

**Sjøfolks straffeansvar for forsettlig oljesøl etter  
folkerett og skipssikkerhetsloven, med de  
implikasjoner som følger av EU-rett**

Kandidatnummer: 578

Leveringsfrist: 25/11/08

Til sammen 17 560 ord

24.11.2008



# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	Problemstilling	1
1.2	Faktisk bakgrunn	2
1.3	Historisk utvikling	6
1.4	Metode og oppgavens oppbygning	8
<b><u>2</u></b>	<b><u>SENTRALE BESTEMMELSER I MARPOL OG FNS HAVRETTSKONVENSJON</u></b>	<b><u>9</u></b>
2.1	Innledning	9
2.2	MARPOL-konvensjonen	9
2.2.1	MARPOLs vedlegg 1 – regulations for the prevention of pollution by oil	12
2.3	FNs Havrettskonvensjon	16
2.3.1	Flaggstatsprinsippet	17
2.3.2	Havnestatsprinsippet	18
2.3.3	Kyststatsprinsippet	20
<b><u>3</u></b>	<b><u>SKIPSSIKKERHETSLOVENS REGLER OM SJØFOLKS ANSVAR FOR FORSETTELIG OLJESØL</u></b>	<b><u>23</u></b>
3.1	Innledning og lovens anvendelsesområde	23
3.2	Generelt om ansvarsfordelingen etter skipssikkerhetsloven	24
3.3	Skipssikkerhetsloven kapittel 5. Miljømessig sikkerhet.	26
3.3.1	Forbud mot forurensning, skipssikkerhetsloven § 31	27
3.3.2	Skipsførers ansvar for å unngå ulovlig oljesøl	28
3.3.3	Andre arbeidere om bord sitt ansvar for å unngå oljesøl	30

<b>3.4</b>	<b>Skipssikkerhetslovens straffesanksjoner</b>	<b>31</b>
3.4.1	Innledning og generelt om straff etter loven	31
3.4.2	Skipsførerens straffansvar for forsettlig oljesøl og mangelfull føring av oljedagbok	32
<b>3.5</b>	<b>Straffansvar for andre som arbeider om bord</b>	<b>42</b>
<b><u>4</u></b>	<b><u>EUS DIREKTIV OM FORURENSNING FRA SKIP</u></b>	<b><u>44</u></b>
<b>4.1</b>	<b>Innledning om direktivet</b>	<b>44</b>
<b>4.2</b>	<b>Direktivets regler om forsettlig oljesøl og anvendelsesområde</b>	<b>44</b>
<b>4.3</b>	<b>Direktivets regler om håndhevelse og straff</b>	<b>45</b>
4.3.1	Foreslåtte endringer – KOM(2008) 134	46
<b>4.4</b>	<b>Implikasjoner 2005/35/EF med foreslåtte endringer vil innebære for norsk rett</b>	<b>48</b>
<b>4.5</b>	<b>Bidrar 2005/35/EF til økt kriminalisering?</b>	<b>53</b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>OPPSUMMERING OG KONKLUSJON</u></b>	<b><u>56</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>LITTERATURLISTE</u></b>	<b><u>60</u></b>

# 1 Innledning

## 1.1 Problemstilling

Denne oppgaven vil redegjøre for sjøfolks straffansvar for forsettelige oljeutslipp til sjøs, såkalte "operational discharges". Det dreier seg altså ikke om de utslippene som er resultat av ulykker, som kanskje er det de fleste forbinder med oljesøl, og som har fått mest oppmerksomhet i media. Forsettelig oljesøl er en noe uklar betegnelse, og jeg har valgt denne betegnelsen mest i den hensikt å klargjøre at det ikke dreier seg om de typiske ulykkestilfellene og rent uaktsomme utslippene. Termene "driftsutslipp" eller "ulovlig oljesøl" kunne også blitt benyttet, men de sier ikke noe om skyldgraden. "Ulovlig oljesøl" kan dessuten være resultat av en ulykke. Jeg har derfor falt tilbake på uttrykket forsettelig oljesøl, men presiserer at også grovt uaktsomme utslipp kan falle inn under problemstillingen.

Fellesnevneren er at det er utslipp som i stor grad er blitt og blir foretatt i det skjulte av rederienes mannskap om bord for å øke inntjeningen til rederiet. Det er nye regler på området, og kombinert med det økte fokuset på miljøet, er problemstillingen i høyeste grad aktuell.

Sjøretten er et internasjonal rettsområde, og oppgaven vil ta for seg skipssikkerhetslovens forhold til internasjonale konvensjoner, MARPOL-konvensjonen og FNs Havrettskonvensjon, samt EU-rett. I tilknytning til drøftelsen av regler om forsettelige oljeutslipp, vil jeg også komme inn på føring av oljedagbok, reglenes geografiske virkeområde og regler om jurisdiksjon. Straffeprosessuelle spørsmål knyttet til problemstillingen, eksempelvis straffeforfølgning, vil ikke bli drøftet med mindre det har direkte betydning om straff kan ilegges.

Det ligger i overskriften at andre forurensningsproblemer enn oljesøl ikke vil bli drøftet. Jeg avgrenser også mot ulykkesbaserte oljeutslipp. Med sjøfolk forstås i utgangspunkt alle som har sitt arbeid om bord skipet. Som det vil fremgå av oppgaven er det tilknyttet flest plikter til skipsfører, fordi han er øverste myndighet om bord og naturlig nok også har størst ansvar. Skipsførers plikter og straffansvar vil av den grunn særlig drøftes, men jeg vil også drøfte andre sjøfolk om bord sitt ansvar, siden de likefullt kan bli holdt ansvarlig for forsettelig oljesøl. Et eventuelt erstatningsansvar eller administrativt gebyr sjøfolkene kan pådra seg for oljesøl vil holdes utenfor oppgaven, likeledes rederens ansvar, det være seg straff- eller erstatningsansvar.

## 1.2 Faktisk bakgrunn

Mengden av avfall, skadelige stoffer og partikler som slippes ut i havet, har sett en enorm utvikling både grunnet befolkningsveksten og den økte industrialiseringen. Det er estimert at mellom 270.000 til 6,3 millioner tonn olje blir sluppet ut i havet hvert år og kan føres tilbake til menneskelig aktivitet.<sup>1</sup> Selv om havet er forsynt med en naturlig evne til å rense ut oljen og de andre skadelige stoffene, er det grenser for denne prosessen. I takt med den økte bruken av havet, blir disse grensene både tøyet og overtrådt i ulike deler av verden.<sup>2</sup>

Skipsfarten utgjør en alvorlig kilde til havets forurensning. Høviskeland viser til undersøkelser som tyder på at ”skipsfartens andel av den årlige tilførsel av olje til havet antagelig er på 35 %. Ved siden av oljeutslipp er det registrert økende utslipp av kjemikalier fra skip, foruten avfall og kloakk.”<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Trieschmann. *Oil spill issue and the capability of monitoring the problem by remote sensing*. I Presentation from the world ocean in Globalization: Challenges for marine regions s.169

<sup>2</sup> Kiss. *International Environmental Law* (1991) s.159

<sup>3</sup> Høviskeland. *Hva er miljøkriminalitet* (2005) s.53

Oljesøl og utslipp av andre skadelige stoffer kan føre til og fører til betydelige miljøproblemer. Spesielt godt kjent er den negative effekten oljesøl har på sjøfugler, og siden de lever sine liv ved og i havet er også sannsynligheten stor for at de dør eller får betydelige skader. Douglas Brubaker hevder at det nesten er umulig å få helt eksakte tall på hvor mange fugl som dør grunnet oljeutslipp. Han sier også at det i liten grad er forhold mellom størrelsen på oljeutslippet og antall døde fugl: Det ble funnet 4572 fugler etter det katastrofale Amoco Cadiz i 1978<sup>4</sup> som slapp ut 200. 000 tonn olje. I mars 1979 ble det på annen side funnet 20 000 døde sjøfugl på grunn av oljesøl i Varangerfjorden. Det sistnevnte var et lite utslipp, og det ble bare observert 3-4 flak.<sup>5</sup> Uansett viser tallene at både små og store utslipp av olje kan få store ringvirkninger for økobilansen.

Også andre kilder viser at konsekvensene ved et oljeutslipp fra fartøy er meget varierende. Økokrim, som etterforsker de mest alvorlige tilfellene av miljøkriminalitet, uttaler følgende i en artikkel: ”Det er liten sammenheng mellom mengde og skade - selv små utslipp kan gi omfattende miljøskade. Oljetype, sted, tid på året og en rekke andre faktorer vil være avgjørende for skadevirkningenes omfang...”<sup>6</sup>

Mens jeg ovenfor har redegjort generelt om oljesøl og dets negative innvirkning på miljøet, vil jeg i det følgende gjøre rede for hvordan slik forsettelig oljeutslipp forekommer og til en viss grad hvorfor. Utslipp av olje fra skip kan føres inn i to hovedkategorier; ulykker eller de rent forsettelige oljeutslipp. Oljesølsulykker forekommer når fartøy kolliderer eller får andre problemer; det kan være alt ifra værforhold, brann, eksplosjoner, navigeringssvikt eller at motoren bryter sammen. Selv om mye kan gjøres og har blitt gjort, eksempelvis

---

<sup>4</sup> Brubaker . *Marine Pollution and International Law* (1993) s.26

<sup>5</sup> Høviskeland *op. cit.* s.60

<sup>6</sup> Andersen og Vistad. *Overvåkning av skipsfarten* (1999). Lesedato 1/11/2008:

[http://www.okokrim.no/aktuelt\\_arkiv/miljokrim/magasinet/1999-2-3/page15.html](http://www.okokrim.no/aktuelt_arkiv/miljokrim/magasinet/1999-2-3/page15.html)

strengere krav til skipenes tekniske spesifikasjoner, vil slike uhell dessverre alltid forekomme til en viss grad som følge av uforutsette hendelser.

Forsettelige oljeutslipp, som er den viktigste enkeltårsaken til forurensning av havet,<sup>7</sup> forekommer på den annen side ene og alene som følge av menneskelige handlinger og beslutninger og kan mye enklere bli kontrollert eller unngått.

Oljeutslippet oppstår ved at man tømmer vann fra maskinrom, bunkersoljerester og ballastvann som inneholder olje ut i sjøen. Både oljetankere og andre kommersielle fartøy bidrar til denne forurensningen. Fra oljetankere oppstår dessuten problemet med de skip som renser oljetanken til sjøs og slipper restene ut i havet.

Før vi fikk internasjonale reguleringer på området var det sågar vanlig praksis å vaske oljetanken med sjøvann og så pumpe blandingen av saltvann og olje, såkalt slopvann, ut i sjøen.<sup>8</sup> Drivstofftankene ble dessuten brukt til ballastvann, og dette førte følgelig til at olje ble tømt i havet når oljetankskipene skylte ut det forurensede ballastvannet, for å erstatte det med ny olje. MARPOL stiller nå krav om at man renser tanken med olje, *crude oil*, jfr. MARPOLs vedlegg I reg. 13 sjette ledd. Det blir også stillet krav om segregerte ballasttanker på alle nye oljetankere på 20.000 dødvekttonn (*dead weight tonnes*) og over, jfr. vedlegg I reg. 13 første til tredje ledd.

Det er vanskelig å finne ut eksakt hvilke beveggrunner som ligger bak disse utslippene, men ingen kilder tyder på at det skjer i ren skadehensikt. Undersøkelser fra den amerikanske kystvakten påpeker typiske økonomiske motiver, eksempelvis ved at man ikke påtar seg kostnader med å installere bedre utstyr og kostnader forbundet med vedlikehold, reservedeler og å levere avfallet i avfallsdeponier. Firmaets bedriftskultur har også betydning.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Trieschmann *op.cit.* s.169

<sup>8</sup> IMO. *Crude oil washing*. Lesedato 7/11/2008:  
[http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic\\_id=306](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=306)

<sup>9</sup> Udell. *Criminal enforcement of deliberate vessel pollution. op. cit. (note 1)* s.181



Leendert Bal som leder den europeiske sjøfartsorganisasjonen EMSAs avdeling for påvisning og bekjempelse av forurensning til sjøs, gir disse incitamentene: ”For det første er det både billigere og raskere å dumpe avfall på sjøen enn å bruke tid og krefter på å kvitte seg med det på lovlig vis. For det andre argumenteres det ofte med at det ikke finnes tilstrekkelig med avfallsdeponier lett tilgjengelig.”<sup>10</sup> Rederiene sparer altså tid, øker dermed også inntjeningen, men også kostnader forbundet med å levere avfall på lovlig vis.

Disse undersøkelsene forklarer likevel ikke, hvorfor sjøfolkene foretar slike utslipp for rederiene. Jeg har heller ikke funnet tilstrekkelige kilder, men mye tyder på at de foretas på grunn av lojalitet til rederiet, altså arbeidsgiver. Ofte vil det nok også foreligge press fra rederiets side om å utføre arbeidsoppgavene raskt. Dette tidspresset kan følgelig føre til at sjøfolkene tar mer lettvinte løsninger.

Å levere oljeavfall på lovlig måte i havn er likevel en billig "forsikringspremie" når konsekvensene av alternative løsninger tas med i vurderingen, herunder også et strafferettslig ansvar. Dette blir fremhevet av Økokrim og videre hevder de: ”I tillegg til at slike utslipp er ulovlige, påtar forurenseren seg et stort økonomisk ansvar både med hensyn til miljøskader, opprydding og konsekvenser for oppdrett og andre næringsinteresser”.<sup>11</sup> At utslippene fortsatt skjer i stor skala; det ble fra fly observert 238 ulovlige oljeutslipp i Østersjøen i 2007,<sup>12</sup> forteller oss at reguleringen på området kanskje ikke har vært streng nok, og at myndighetene har vanskeligheter med å straffeforfølge den slags type miljøkriminalitet. Det har lettere kunnet foregå i det skjulte, og seiler skipet under såkalt

---

<sup>10</sup> Sjøfartsdirektoratet (2008). Lesedato 7/11/2008:

[http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Navigare/Miljosynderne\\_observeres\\_fra\\_oven/](http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Navigare/Miljosynderne_observeres_fra_oven/)

<sup>11</sup> Andersen og Vistad. *op. cit.*

<sup>12</sup> Helsinki Comission (HELCOM): *Annual 2007HELCOM Report on Illegal Discharges Observed During Aerial Surveillances s.2*. HELCOM er et samarbeid mellom flere land for å beskytte Østersjøen mot forurensning. Lesedato 6/11/2008: <http://www.helcom.fi/stc/files/shipping/spills2007.pdf>

bekvemmelighetsflagg, kan man ikke regne med at flaggstaten har anledning eller ressurser til å straffeforfølge.

Skal vi ta miljøproblemer på alvor, er det viktig og riktig at myndighetene reagerer på slik forurensning og har fornuftige regelverk.

Nasjonalt regelverk og internasjonale konvensjoner bør ha som mål og fange opp alle disse ulike situasjonene, og forsøke å forhindre dem så godt det lar seg gjøre. Dette gjøres rent preventiv, eksempelvis strengere, standardiserte regler for opplæring av mannskap. For det andre regler om beredskap, når forurensningen har inntrådt eller truer. Og for det tredje et utbygd ansvarssystem, hvis mannskap har opptrådt klanderverdig. Det være seg det tradisjonelle erstatningsansvaret eller straff. Mye tyder på at et erstatningsansvar alene ikke er nok, og at ileggelse og trussel om straff vil kunne ha større avskrekkende effekt.

### 1.3 Historisk utvikling

Sjøfartsnæringen har alltid understreket og operert i forståelse med at havet er fritt for alle lands skip. Havets frihet er også det grunnleggende prinsippet i sjøretten, og det var ikke før i 1950-årene dette prinsippet fikk konkurranse, fordi man ønsket å finne en løsning på miljøproblemer.<sup>13</sup>

Forurensning av havet var ikke en bekymring av ny dato, og særlig i 1940-årene ble man klar over oljeforurensningen langs østkysten av USA, forårsaket av oljetankere.<sup>14</sup> Men det var ikke før i 1954 man ble enig om en internasjonal konvensjon mot bekjempelse av oljesøl, OILPOL-konvensjonen. Denne konvensjonen skulle forby forsettelige oljeutslipp i enkelte soner av havet.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Kirchner. *International Marine Environmental Law* (2003) s.102

<sup>14</sup> *ibid.* s.104

<sup>15</sup> Kiss. *International Environmental Law* (2004) s.498

Det var dog ikke før i 1967, grunnet ulykken med tankskipet *Torrey Canyon*, som slapp ut over 100.000 tonn med olje i den Engelske Kanal, at arbeidet med å forhindre maritim forurensning skjøt fart. Ulykken brakte med seg en mengde krav og ansvarsspørsmål, som det ikke var lett å finne svar på. Som resultat av dette begynte International Maritime Consultative Organisation (nå International Maritime Organisation, IMO) arbeidet med to konvensjoner, som i 1969 resulterte i *Inngrepskonvensjonen* og *Ansvarskonvensjonen*.<sup>16</sup>

FNs miljøkonferanse (*UNCHE*), som ble holdt i Stockholm i 1972, markerte også et vendepunkt for beskyttelse av det maritime miljø. For første gang ble det forfektet at ”statene skulle sørge for at aktiviteter innenfor deres jurisdiksjon, ikke skulle forårsake miljøskader utenfor deres landområder”.<sup>17</sup> I 1972 og det følgende året la IMO frem to nye konvensjoner, henholdsvis London-konvensjonen *om bekjempelse av havforurensning ved dumping av avfall* (29/12/1972) og *Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip*, MARPOL-konvensjonen (2/11/1973).

Arbeidet med FNs Havrettskonvensjon (*UNCLOS*) hadde pågått helt siden 1969, men ble ikke endelig vedtatt før i 1982 og trådte i kraft i 1994. I følge paragraf 38(d) skal den være det overordnede regelverket for all aktivitet til sjøs. Selv om FNs Havrettskonvensjon har et omfattende regelverk, inneholder den likevel ikke noen nye regler om hvordan man skal hankses med forurensning på det åpne hav. Den anerkjenner dog kyststatens rett til å bekjempe forurensning i den territorielle og økonomiske sone.

Ulykkene med oljetankerne Erika ved Frankrike 1999 og Prestige utenfor Spanias vestkyst i 2002, har ført til EU har satt i gang regionale tiltak. EU mente at IMOs tiltak ikke dekket ansvarsreguleringen godt nok, og forhøyet ansvarsbeløpet. I tillegg har EU vedtatt et direktiv, 2005/35/EF, som skal gjøre det lettere å straffeforfølge redere og sjøfolk.

---

<sup>16</sup> Falkanger. *Innføring i sjørett* (2004) s.175

<sup>17</sup> Kirchner. *op. cit.* s.2

#### 1.4 Metode og oppgavens oppbygning

Siden oppgaven beveger seg innenfor strafferettens område, er det viktig å ha i bakhodet det grunnlovsfestede prinsipp at man ikke kan straffes uten lov og dom, jfr. Grunnloven §§ 96 og 97. Dette får betydning for lovtolkningen, siden det er slått fast av straffeteoretikerne og i rettspraksis at man av den grunn skal være forsiktige med utvidende fortolkninger av straffebud. Analogiske fortolkninger blir i prinsippet ikke godtatt innenfor strafferetten. Ved tvil om handlingen kan subsumeres under straffebudet, må man se hen til de strafferettslige prinsippene straffverdighet og prevensjon.

I tillegg kreves det tilregnelighet, krav om at ingen straffrihetsgrunner foreligger og skyld. Av disse er det bare skyldspørsmålet som vil bli behandlet i denne oppgaven, i sammenheng med lovtolkningen. For øvrig vil de norske regler bli fortolket i samsvar med norsk rettskildelære.

Det følger av skipssikkerhetslovens § 3 at loven skal forstås i overensstemmelse med folkeretten. Sentralt for min problemstilling er MARPOL-konvensjonen og FNs Havrettskonvensjon. Havrettskonvensjonen er et kompromiss mellom en rekke forskjellige stater. Dette gjør seg også utslag i reglene, som generelt er vagere og mer politiske enn norske lover har til tendens å være. Ved tolkningen må man se hen til Wienkonvensjonens art 31 og 32. Her er det nok å bemerke at traktatteksten spiller en større rolle enn i den nasjonale rett: Statene skal ikke anses bundet til noe de ikke eksplisitt har gitt sitt samtykke til.<sup>18</sup> MARPOL-konvensjonen er også et folkerettslig instrument, men inneholder generelt mer konkrete regler enn Havrettskonvensjonen.

De norske reglene på området bygger i stor grad på MARPOL-konvensjonen. I tillegg setter Havrettskonvensjonen begrensninger for adgangen til å straffeforfølge mannskap på utenlandske skip. En gjennomgang av disse konvensjonene vil bli foretatt i kapittel 2.

---

<sup>18</sup> Ruud m.fl. *Utvagte emner i folkerett* (1997) s.14, 15

I kapittel 3 vil jeg ta for meg de norske regler på området, *Lov om skipssikkerhet 16. februar nr. 2007 nr. 9*, skipssikkerhetsloven, som har regler om straffansvar for oljesøl. Tidligere ble dette regulert av *sjødyktighetsloven 9. Juni 1903 nr. 7* og *straffeloven 22. mai 1902 nr 10*, og i tolkningen av bestemmelsene i skipssikkerhetsloven vil jeg belyse de endringer som er gjort, og de regler som i stor grad blir viderefulgt.

EU la i 2003 frem et forslag om straff for forurensning fra skip, ”Europarlamentets- og rådsdirektiv 2005/35/ EF”, som ble vedtatt av EU 7. juni 2005. Dette direktivet trådte i kraft i EU-landene fra 2. mars 2008, og er foreløpig under vurdering av EØS/EFTA-landene. Selv om direktivet ennå ikke er trådt i kraft i Norge og EØS, vil den med all sannsynlighet bli gjennomført, og i kapittel 4 vil jeg foreta en sammenligning av skipssikkerhetsloven og EU-direktivet: Hvilke juridiske implikasjoner vil en gjennomføring av direktivet føre til?

## **2 Sentrale bestemmelser i MARPOL og FNs Havrettskonvensjon**

### **2.1 Innledning**

Som jeg har nevnt tidligere, men som også vil fremgå senere av oppgaven i kapittel 3, er de norske regler om forbud mot oljesøl basert på internasjonale konvensjoner. Muligheten for å straffeforfølge utenlandske skip avhenger samtidig i stor grad hvilken sone av havet skipet befinner seg, hvor forurensningen skjer. Dette er nærmere regulert i FNs Havrettskonvensjon (*UNCLOS*). Jeg vil i det følgende redegjøre for sentrale bestemmelser i denne konvensjonen og MARPOL, som har betydning for oppgavens problemstilling.

### **2.2 MARPOL-konvensjonen**

Selv om sjøfartsnæringen står for en stor del av havets forurensning, tyder de mange internasjonale reguleringene på at man har villet ta ansvar og ser betydningen av globalt samarbeid. MARPOL 73/78 er den viktigste og hovedkonvensjonen for forurensning fra

skip og andre flytbare innretninger. MARPOL 73/78 regulerer både forurensning forårsaket av ulykker og forsettelige handlinger. Den dekker videre all forurensning, herunder oljesøl, fra alle skip, jfr. artikkel 2 og får således betydning for min problemstilling.

MARPOL 73/78 – *Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip*, herunder MARPOL, ble vedtatt i 1973. Den skulle ikke bare omfatte oljesøl, men all slags forurensning. Som følge av en rekke uhell med tankskip fra 1976-1977, ble det i 1978 vedtatt en tilhørende protokoll om forurensning fra tankskip. Protokollen ble tatt inn som en del av MARPOL, og konvensjonen trådte endelig i kraft 1983.<sup>19</sup> For tiden består konvensjonen av 6 tillegg, men kun tillegg I, forebygging av oljeforurensning, og II, transport av skadelige flytende stoffer i bulk, er obligatorisk hvis en stat ønsker å tiltre, jfr. Art. 14.

Hovedformålet til MARPOL er slått fast i forordet. I likhet med andre internasjonale traktater av denne karakter er formålet beskrevet i generelle ordlag. Det fremgår at partene må forstå betydningen av å ta vare på miljøet generelt og det maritime miljø spesielt. Samtidig må partene erkjenne at forsettelig (*deliberate*) utslipp av olje er en alvorlig kilde til forurensning. Det hele fremstår som mer politisk enn juridisk. Partene må dessuten være villige til å bringe forsettelige utslipp ned til et nullnivå. Ut ifra ordlyden fremstår det siste som et klart, om enn kan hende noe ambisiøst, mål. Dette må likevel leses i sammenheng med forhandlingene; og her var det åpenbart at nasjonene kun hadde som mål å minimere forsettelige utslipp til et nivå som var forsvarlig sett i henhold til partenes økonomiske og teknologiske kapasitet.<sup>20</sup>

Av konvensjonens artikkel 1 fremgår at partene til avtalen er pliktig i å gjennomføre tiltakene etter konvensjonen og vedleggene de er bundet til, for å forhindre forurensning. Dette viser MARPOLs folkerettslige preg: Det er flaggstaten som får rettigheter og plikter

---

<sup>19</sup> NOU 2005:14 s.52

<sup>20</sup> Kirchner *op. cit.* s.105

etter konvensjonen. Selv om reglene må følges av reder og følgelig også skipsfører og de som arbeider om bord, er det flaggstaten som må sørge for at reglene og standardene etter traktaten blir fulgt. Dette fører til at partene til avtalen må etablere lover og regler som sørger for at reder og skipsfører følger traktaten. Dermed oppfyller også flaggstaten sine plikter etter avtalen.<sup>21</sup> Dette system ble fulgt da Norge tiltrådte traktaten, og vi fikk et nytt kapittel i sjødyktighetsloven som skulle samsvare med traktatens regler. Disse reglene er nå er viderefulgt i skipssikkerhetsloven og MARPOL-forskriften.

At MARPOL har et klart folkerettslig preg følger også av artikkel 4 og art 6 nr 1. Av artikkel 4 fremgår at ethvert brudd på traktatens regler skal være forbudt, og flaggstaten skal kunne ha sanksjonsmulighet uansett hvor bruddet oppstår. Har myndigheten fått opplysninger om lovbruddet, og de har samlet bevis, fordrer art. 4 at prosessuelle tiltak blir satt i verk så snart som mulig. I art. 4 nr 4 blir det stillet krav om at straffen skal ha tilstrekkelig preventiv effekt til å unngå lovbrudd, og det må reageres like strengt (*equally severe*) uavhengig av hvor lovbruddet oppstår. Art. 6 nr 1 slår på sin side fast at partene skal samarbeide i etterforskningen av konvensjonsbrudd, og bruke alle mulige og praktiske metoder for oppklaring. MARPOL har altså ikke regler om straff for sjøfolk, men har gitt partene til den en plikt om å gjennomføre slike regler, og gir veiledning om hvordan slike regler best kan utformes. I motsetning til forordet som ikke gir klare holdepunkter, gir art. 4 en klar regel som medfører at avtalen lettere kan overholdes. Regelen synes etter min mening fornuftig, og det er av betydning at flaggstatene har mulighet til og reagerer på forurensning uavhengig av hvor det opptrer.

Straffetrussel alene er likevel ikke nok, hvis man ikke har tilstrekkelig effektive regler om hvordan man skal oppdage lovbrudd. Regler om havneinspeksjon skal sørge for det. Etter art. 6 nr 2. kan ethvert skip, hvis flaggstat har tiltrådt konvensjonen, bli gjenstand for inspeksjon i en konvensjonsstats havn i den hensikt å avdekke om det er skjedd eksempelvis et oljesøl. Denne regelen pålegger havnestaten en rett til å undersøke skipet,

---

<sup>21</sup> *ibid* (2003) s.39

men innskrenker samtidig skipet som blir undersøkt sine rettigheter. Man kan også se på det som en plikt for skipet. Selv om regelen kan synes som en brysom inntreden for skipsfører er regelen godt begrunnet. Den gjør det lettere for partene å samle bevis, hvis et ulovlig utslipp har skjedd og sikrer samtidig oppfyllelse av konvensjonen. Etter art. 7 nr. 2 har skipet uansett krav på kompensasjon hvis den er blitt unødvendig forsinket. Regelen løser dog ikke problemet med skip som seiler under bekvemmelighetsflagg, typisk stater som ikke har tiltrådt MARPOL. Skipsfører på slike skip kan nekte undersøkelse etter denne regelen.

## 2.2.1 MARPOLs vedlegg 1 – regulations for the prevention of pollution by oil

### 2.2.1.1 Alminnelige utslippstillatelser.

Det fremgår av behandlingen ovenfor at selve konvensjonsteksten ikke inneholder detaljerte regler om hvordan man skal unngå forsettelig oljesøl. Dette er det regler om i vedlegg (*annex*) 1. Vedlegget består av kapitler som er oppdelt i *regulations*, her forkortet ”reg”. Reglene er til dels meget detaljerte og er blitt endret en rekke ganger. Flere av reglene går dessuten på tekniske spesifikasjoner, herunder hvordan skipet skal konstrueres. Dette får ikke betydning for min oppgave. Jeg vil her kort gjennomgå de viktigste reglene knyttet til forsettelig oljesøl.

Kapittel 1 i vedlegg 1 omhandler de generelle regler. I reg. 1 er det gitt definisjoner. Her nøyer jeg meg med å påpeke at olje skal dekke petroleum i enhver form, og i reg. 2, som angir anvendelsesområdet, er det nevnt at vedlegget skal gjelde for alle typer skip.

Vedlegget skiller mellom oljeutslipp grunnet ulykker og oljesøl grunnet forsettelige forhold, *operational pollution*, eksempelvis som følge av rengjøring av lastetanken eller utslipp fra maskinrom. Dette følger av kapittel 2. Reg. 9 i kap. 2 gir hovedregelen: ”Ethvert utslipp av olje eller oljeblanding fra skip ut i sjøen skal være forbudt”. For oljetankskip er det gjort unntak fra denne hovedregelen etter første ledd litra a, forutsatt en rekke krav er oppfylt. Skipet må være utenfor *special area*, et særlig sensitivt sjøområde som følger av reg. 10, minst 50 nautiske mil fra land, i fart (*proceeding en route*) og utslippet må ikke



overstige 30 liter pr nautiske mil. For andre skip enn oljetanker i størrelsesorden 400 bruttotonn og over er det stillet krav om utslipp fra maskinrom, jfr. reg. 9 første ledd litra b: Her holder det at skipet er 12 nautiske mil utenfor land, men utslippet må ikke inneholde mer olje enn 15 deler pr million. For skip under 400 bruttotonn gjelder noen andre utstyrskrav, men utslipp ut i sjøen følger reglene etter litra b, jfr. reg. 9 andre ledd.

#### 2.2.1.2 Utslippstillatelser i "special areas"

Strengere regler for utslipp følger i sårbare sjøområder, se reg. 10. I MARPOL går disse under tilnavnet *special areas*. Disse er blitt opprettet i følge IMO grunnet deres særlige økologiske og oseanografiske tilstand, og at sjøtrafikken i disse områdene gjerne er ekstra stor. Særlig Østersjøen er et utsatt område, siden det er mye skipstrafikk her og det er et nokså lukket havområde. Stadig flere havområder har fått slik status den senere tid, og blant sjøene som er omfattet er også Nordsjøen, Middelhavet, Svartehavet og det Antarktiske hav.

Det følger av reg. 10. andre ledd litra a at all utslipp av olje eller oljeblanding fra oljetankere og andre skip over 400 bruttotonn, skal være forbudt mens det oppholder seg i et særlig område. Slike skip må beholde alle oljerester, skittent ballastvann og vaskevann fra tankrom om bord og kun tømme det i angitte mottaksfasiliteter på land.

For skip under 400 bruttotonn er det lov å slippe ut oljeblandingen så lenge ikke oljeinnholdet overstiger 15 deler pr million (*ppm.*), jfr. tredje ledd litra a i bestemmelsen. Det bør bemerkes at det er opp til myndighetene å opprette adekvate mottaksfasiliteter, og påse at kapasiteten er god nok til å unngå unødvendig forsinkelse, jfr. bestemmelsens syvende ledd litra a og b og reg. 12. Man kan lett tenke seg at skipsfører ikke går inn til land fordi det ikke er brukbare mottaksmuligheter og slipper ut oljen selv om han befinner seg innenfor et særlig sjøområde. Skjer utslippet i tråd med reg. 9 blir han ikke ansvarlig, så lenge ikke reguleringene etter 10 er trådt i kraft i det særlige havområdet. Rødehavet er et eksempel på dette. Det ble opprettet som *special area* allerede i 1973, men har i følge IMO

ennå ikke fått godkjente mottaksfasiliteter, og de særlige reguleringene gjelder derfor ikke her.<sup>22</sup>

I reg. 11 er det likevel oppstilt et unntak fra reg. 9 og 10, men dette er en typisk nødrettsbestemmelse og får ikke betydning for min problemstilling. Kort kan nevnes at den kommer til anvendelse hvis utslippet er skjedd som følge av skade på skipet eller for å redde skipet.

### 2.2.1.3 Crude oil washing

Som det fremgår av kapittel 1.2 ble oljetanken tidligere vasket med sjøvann. MARPOL-protokollen av 78 endret vedlegg 1 og førte til at man nå stiller krav til et såkalt Crude Oil Washing system (COW) for alle oljetankere med en dødvekt på 20 000 tonn og over, jfr. reg. 13 sjette ledd. I følge IMO fungerer dette systemet ved at man varmer opp noe gjenværende olje fra lasten og kjører det gjennom skipets fastmonterte vaskesystem. Oljen bidrar så til å løse opp størknet olje og asfaltavleiringer, som kan bli pumpet sammen med oljen.<sup>23</sup> Etter man har vasket tanken med COW vasker man også tankene med vann og kjemikalier.

I tillegg til å være mer miljøvennlig fører denne prosessen også til økt profitt for reder med tanke på dagens høye oljepris, siden han får utnyttet mer av oljen. Etter reg. 15 andre ledd skal nemlig alle oljetankere på 150 bruttotonn ha sloptank om bord der de skal samle opp skittent ballastvann og oljerester fra tankvasking. Eventuelle rester som blir skylt ut i havet må uansett ikke stride med utslippstillatelsene etter reg. 9, jfr. reg. 15 andre ledd litra b.

Selv om disse reglene ble innført så tidlig som 1978 er det likevel grunn til å tro at spyling av tanker utgjør et miljøproblem, og at COW-prosessen etterlater slop i større utstrekning

---

<sup>22</sup> IMO. Special areas under Marpol. Lesedato 20/10/2008:

[http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic\\_id=760](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=760)

<sup>23</sup> IMO. *op. cit.* (note 8)

enn det IMO gir uttrykk for. I en bred arbeidsgruppe ledet av Kystverket, konkluderte man i en omfattende rapport av mai 2008 at ”vaskevann er den største, potensielle, *lovlige* (min utheving) kilden til driftsutslipp av olje per i dag”.<sup>24</sup> Trafikken man tok utgangspunkt i var skytteltrafikken til og fra oljefeltene i Norskehavet. Man forutsatte at skipene fulgte utslippskravene i MARPOL, og det ble ikke gitt noen anslag for ulovlige utslipp, siden man her mente det ikke forelå nok informasjon.

Videre konkluderte de at utslippskravene var tilstrekkelig strenge, og at det ikke var realistisk å oppnå vesentlige reduksjoner ved å skjerpe utslippskravene.

Så man bort fra utfasing av eldre tanktonnasje forventet man at ”teknologiutvikling ville spille en mindre rolle for å oppnå reduksjoner i utslippene til sjø enn for luftutslippene”.<sup>25</sup>

#### 2.2.1.4 Oljesøldagboken

Etter reg. 20 kreves det at oljetanker på 150 bruttotonn (*gross tonnage*) og over, samt alle skip over 400 bruttotonn skal føre oljedagbok. Kravet til dagbokens innhold er naturlig nok størst for oljetankere, og ved en rekke operasjoner må oljedagboken fylles ut. Blant de operasjonene som krever innføring i dagboken er rengjøring av lastetanken, lasting av olje og utslipp av avfallsvann fra maskinrom. MARPOL har generelt ikke angitt spesifikt hvem som har plikter etter reguleringene, siden det først og fremst er et folkerettslig samarbeide. I reg. 20 fjerde ledd sies det likevel at offiseren eller offiseren som har ansvaret for operasjonen, skal signere hver seksjon av boken. Skipsfører må også signere. Slik blir de begge ansvarlige for at bokens innhold er korrekt.

Etter bestemmelsens sjette ledd kan en stat som har ratifisert konvensjonen, undersøke oljedagboken til skip som ankommer statens havn. Dette fordrer at skipet som anløper havn

---

<sup>24</sup> Kystverket. *Utredning av konsekvenser av skipstrafikk i Norskehavet* s.38. Rapporten er del av en prosess for å etablere en helhetlig forvaltningsplan for Norskehavet. Lesedato 10/11/2008:

<http://www.dirnat.no/attachment.ap?id=6578>

<sup>25</sup> *ibid* s.47

seiler under flagg, hvis myndighet har ratifisert konvensjonen. Kopien av dagboken kan senere legges frem som bevis i en eventuell rettshøring.

Praksis fra USA viser at havnemyndighetene foretar grundig inspeksjon av oljedagboken. Finner havnemyndighetene ut at skipets mannskap har prøvd å skjule et ulovlig utslipp ved forsettelig å innta uriktige opplysninger i dagboken, kan havnemyndighetene ta ut tiltale for fremleggelse av forfalskede dokumenter. Dette har vist seg å være en særlig effektiv måte å oppdage og bekjempe ulovlige utslipp.<sup>26</sup>

I saken *United States v. Jho* kom den amerikanske appelldomstolen (*US Court of Appeals*) frem til, 30. juni 2008, at internasjonal rett ikke var til hinder for at overingeniøren om bord, ble dømt for feilaktig føring av oljedagbok og dermed fremleggelse av falske dokumenter. Innsigelsen om at han hadde ført oljedagboken utenfor amerikansk jurisdiksjon ble ikke hørt. Fremleggelsen av de falske dokumentene ble ansett for å være et lovbrudd begått i amerikansk havn, altså innen eksklusiv amerikansk jurisdiksjon.<sup>27</sup>

Som det fremgår av fremstillingen stiller MARPOL strenge utslippskrav og detaljerte regler om føring av oljedagbok. Nedenfor vil jeg redegjøre for FNs Havrettskonvensjons regler om jurisdiksjon.

### 2.3 FNs Havrettskonvensjon

FNs Havrettskonvensjon kan litterært betegnes som havets moderkonvensjon. Som det fremgår av kapittel 1.3 var det riktignok konvensjoner som forsøkte å regulere sjøfartsnæringen før denne. FNs Havrettskonvensjon trådte ikke i kraft før 1994, men det er

---

<sup>26</sup> Udell. *Criminal enforcement of deliberate vessel pollution*. I *op. cit.* (note 1) s.182

<sup>27</sup> *United states v. Jho* (No. 06-41749) avsnitt 3B

den konvensjonen som regulerer stort sett alle havets aspekter og bruksmåter, både under og over vann. Her finner man reglene om havets inndeling i ulike soner og staters jurisdiksjon over disse sonene. Konvensjonen inneholder også forpliktende bestemmelser for å beskytte det maritime miljø, og det er slått fast i forordet at dette er et av formålene til konvensjonen. Norge er part til konvensjonen og er følgelig forpliktet.

Konvensjonens hovedregler om forurensning finner man i del XII. Konvensjonen skal dekke alle tre hovedårsaker til forurensning av havet: den landbaserte, fartøysbaserte og luftbaserte forurensning.<sup>28</sup> Staters plikt til å beskytte og bevare havets miljø er slått fast i art. 192 i konvensjonen. Jeg vil her kun påpeke de viktigste begrensningene konvensjonen får for Norges adgang til å straffeforfølge sjøfolk for forsettelig oljesøl. Konvensjonen anerkjenner tre staters jurisdiksjonsadgang overfor maritim forurensning: flaggstaten, havnestaten og kyststaten.<sup>29</sup>

Tidligere ble som nevnt prinsippet om havets frihet vektlagt sterkt, men i de siste tiår har vi sett en nasjonalisering av verdenshavene og opprettelse av ulike spesialsoner, slik som den 200 mils økonomiske sone. Det fremgår av Havrettskonvensjonens art. 86 flg. at man utenfor disse sonene opererer med begrepet det åpne hav (*high seas*), og utgangspunktet her er at havet er fritt.<sup>30</sup>

### 2.3.1 Flaggstatsprinsippet

Dette prinsippet kan sies å bygge på personalprinsippet, siden det bygger på at skipet hører til vedkommende stat.<sup>31</sup> Norge har som flaggstat hovedansvaret for å forhindre forurensning fra sine skip, se Havrettskonvensjonen art 94. I artikkelens tredje ledd blir det slått fast flaggstatens plikt til å påse at skipet har kompetent bemanning, at skipet er

---

<sup>28</sup> Kiss. *op. cit.* s.507

<sup>29</sup> Kiss. *op. cit.* s.508

<sup>30</sup> Fleischer. *Folkerett* (2000) s.135

<sup>31</sup> Ruud. *op. cit.* s.103

sjødyktig, (*seaworthy*) og at skipet overholder navigasjonsregler, som skal hindre kollisjon. At norskregistrerte skip skal overholde norsk lovgivning, følger av artikkelens andre ledd litra b; ”assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag”. For å forhindre jurisdiksjonstvister, blir det i art. 92 som en hovedregel slått fast at skip skal seile under ett flagg.

Som jeg redegjorde for i 2.2 er forsettelig oljesøl regulert av MARPOL, og art. 217 i havrettskonvensjonen pålegger flaggstaten en plikt til å sørge for at deres skip overholder internasjonale regler som skal hindre forurensning. Blir eksempelvis reglene i MARPOL om forbud mot oljesøl brutt, følger det av bestemmelsens fjerde ledd at Norge har jurisdiksjonsmyndighet uavhengig av artiklene 218, 220 og 228 og uavhengig av hvor forurensningen inntreffer. Ikke har bare Norge som flaggstat myndighet, men bestemmelsen pålegger Norge sågar en plikt å etterforske tilfellet og sette i gang prosessuelle tiltak ”where appropriate”. Det bør bemerkes at Norge må respektere de internasjonale reglene uavhengig om de er folkerettslig sedvanerett, eller om Norge har tilsatt konvensjonen.<sup>32</sup> Samtidig følger det av art. 210 (6) at Norges lovgivning ikke må være lempeligere enn det som fremgår av ”globale regler og standarder”, og i art. 217 (8) blir det bestemt, i likhet med MARPOL, at straffen skal ha tilstrekkelig preventiv kraft til å motvirke forurensning uavhengig av hvor den opptrer.

### 2.3.2 Havnestatsprinsippet

Norge har som havnestat også jurisdiksjonsmyndighet overfor utenlandske skip, i tilfeller der skipet frivillig, legger inn til norsk havn. Dette følger av Havrettskonvensjonens art 218. I følge regelen kan Norge foreta undersøkelser for å finne ut om skipet har foretatt ulovlige oljeutslipp og sette i verk prosessuelle tiltak om bevisene taler for det. Oljeutslippet (*any discharge*) må dog være forbudt etter internasjonale regler, og kravet til frivillighet innebærer at skipet ikke søker nødhavn.<sup>33</sup> Denne kompetansen foreligger også

---

<sup>32</sup> *ibid.* s.126

<sup>33</sup> *ibid.* (1997) s.127

om forurensningen har skjedd på åpent hav og innebærer således en viktig utvidelse av prinsippet i art. 97: Her blir det nemlig bestemt at ved en kollisjon eller annen navigeringsulykke, har ikke kyststaten mulighet til å straffeforfølge kaptein eller annet mannskap for en hendelse som har inntrådt på det åpne hav.

I 2.2 viste jeg til at havneinspeksjon etter MARPOL fordret at flaggstaten, hvis skip skulle inspiseres, hadde tiltrådt konvensjonen. Det er ikke oppstilt et lignende krav etter Havrettskonvensjonens art. 218. Av den grunn mener jeg havneinspeksjon fremstår som et meget viktig tiltak: Juridisk teori synes dessuten samstemte i at havneinspeksjon innebærer et nødvendig og viktig tiltak mot forurensning, og at det styrker gjennomføringen av flaggstatenes ansvar for miljøregler. Det kan også fungere som et sikkerhetsnett, der redere eller klasseselskaper ikke har gjort jobben godt nok. Dette gjelder særlig skip som seiler under bekvemmelighetsflagg.<sup>34</sup> Bestemmelsen er dessuten et nødvendig skritt for å fastslå straffansvar, der flaggstaten ikke tar ansvar. Iverksetter flaggstaten forfølgning skal havne- eller kyststaten avslutte sin, jfr. art. 228 (1). Dette er et utslag av at flaggstaten har hovedansvaret for sine skip.<sup>35</sup>

Adgangen til å inspisere utenlandske skip er likevel begrenset av art. 226. Inspeksjonen skal i utgangspunkt knyttes til skriftlige dokumenter, jfr. første ledd litra a, og inspeksjonen skal ikke føre til unødvendig forsinkelse. Ytterligere besiktigelse kan foretas hvis det er skjellig grunn (*clear grounds*) for at dokumentene ikke samsvarer med utstyret eller dokumentene ikke er nok til å kunne fastslå brudd på forurensningsregler.

For å kunne effektivisere inspeksjon av skipene har europeiske havnestater, eller rettere sagt sjøfartsmyndighetene, gjennom et *Memorandum of Understanding on Port State Control* påtatt seg å kontrollere minst 25 % av de skip som anløper. Norge var et av de opprinnelige 14 landene som undertegnet konvensjonen. Memorandumet endrer ikke de

---

<sup>34</sup> Kiss. *op. cit.* s.510

<sup>35</sup> Ruud. *op. cit.* s.129

rettigheter som følger av internasjonale konvensjoner.<sup>36</sup> Samarbeidet viste seg å være effektivt: Fra 1982-1986 inspiserte europeiske myndigheter 21,5 % av det totale antall skip som anløp havnene. Av disse ble 1500 skip holdt igjen, og nesten en fjerdedel (23,6 %) av disse ble tatt for brudd på forurensningsregler. Flere regioner har nå vedtatt MOU'er; deriblant i Latin-Amerika, Karibia og Middelhavslandene.<sup>37</sup>

### 2.3.3 Kyststatsprinsippet

Kyststatsprinsippet kan i likhet med havnestatsprinsippet ha stor betydning for Norge. Art. 220, som omhandler kyststatens myndighet, skiller mellom hvilken myndighet kyststaten har etter hvilken sone forurensningen oppstod. Dette følger det generelle prinsippet i konvensjonen, nemlig at kyststatens kompetanse blir mindre desto lenger fra kysten forurensningen har oppstått.<sup>38</sup> Etter art. 220 første ledd er Norge gitt myndighet til å sette i gang rettergangsskritt mot brudd på forurensningsbestemmelser begått i territorialfarvannet eller i den økonomiske sone. Dette kan være norsk lovgivning, men den må være i samsvar med Havrettskonvensjonen og internasjonale regler for å forebygge, redusere eller kontrollere forurensning (*prevention, reduction and control of pollution*). Forutsetningen er også her at skipet frivillig har anløpt norsk havn, men det er i motsetning til havnestatsprinsippet ikke krav om skipet har foretatt ulovlige utslipp.

Om det er skjellig grunn (*clear grounds*) for at et skip som ikke har anløpt havn, men som navigerer i territorialfarvannet, har brutt seg mot forurensningsregler, har vi myndighet til å inspisere skipet. Dersom bevisene taler for det kan vi i tillegg sette i gang rettergangsskritt. Dette må likevel skje ”without prejudice to the application of the relevant provisions of Part II, section 3”, jfr. art. 220 andre ledd. Det følger av dette at kyststaten ikke må gripe inn i retten til uskyldig gjennomfart. Kun hvis skipet har foretatt et forsettelig og alvorlig

---

<sup>36</sup> NOU 2005:14 s.61

<sup>37</sup> Kiss. *op. cit.* s.511

<sup>38</sup> *ibid.* (2004) s.513



nok utslipp (*wilful and serious pollution*) vil retten til uskyldig gjennomfart bli annullert,<sup>39</sup> jfr. art. 19 andre ledd litra h.

Har kyststaten ”skjellig grunn” til å tro at et skip som befinner seg i deres økonomiske sone eller territorialfarvann, har begått et brudd mot internasjonale forurensningsregler i den økonomiske sone, er dette skipet påkrevd å gi informasjon til kysstaten. Denne informasjonen skal søke å finne ut om skipet har begått et lovbrudd, jfr. art. 220 tredje ledd. Til tross for at lovbruddet har skjedd i den økonomiske sone, ser man altså at Norge som kyststat har en sterk begrenset kompetanse etter denne bestemmelsen. Det foreligger ingen rett til å borde skipet for å inspisere det, eller på annet måte anholde skipet. Prinsippet om havets frihet og flaggstatsprinsippet synes her å bli sterkere vektlagt. Kyststaten kan gi informasjonen videre til flaggstaten om mistanken, men det er et kjent faktum at ikke alle flaggstater har mulighet eller ressurser til å gjøre noe. Jeg henviser til 1.2 at selv små oljeutslipp kan få fatale konsekvenser. Jeg ser betydningen av flaggstatsprinsippet og prinsippet om havets frihet, men mener altså her at det har fått for stor betydning.

Kyststaten er imidlertid gitt noe videre jurisdiksjon om utslippet er å regne som *substantial*, og det fører til eller er fare for betydelig forurensning av havet, jfr. art. 220 (5). *Substantial* betyr at utslippet må være av en viss størrelse. Dette må likevel leses i sammenheng med kravet om at det skal føre til betydelig (*significant*) forurensning. Om et gitt oljesøl vil føre til slike konsekvenser er vanskelig å fastslå, og avhenger av nærheten til land, vindretninger m.m. Siden regelen nærmest oppstilles som et unntak fra art. 220 tredje ledd, er det grunn til å anta at utslippet hvert fall i betydelig grad må overstige utslippstillatelsene etter MARPOLs vedlegg I.

Nekter skipet å gi informasjon eller om informasjonen fremstår som motstridende med de faktiske forhold, kan kyststaten inspisere skipet fysisk. Kyststaten har dermed mulighet til å samle opp viktige bevis. Selv om kyststaten er gitt noe videre rett etter denne

---

<sup>39</sup> Torgersbråten. *Kyststatens jurisdiksjon ved miljøforurensning eller fare for miljøforurensning fra fremmede skip* (2006) s.90

bestemmelsen, er den likevel sterkt begrenset. Det foreligger ingen rett etter bestemmelsen å foreta tiltak utover å inspisere skipet. Kyststaten kan derfor ikke forfølge skipet eller noen som arbeider om bord rettslig, men må overlate dette til flaggstaten, evt. havnestaten. De synspunkter jeg nevnte i forrige avsnitt gjør seg gjeldende også her, og i større grad siden det her dreier seg om utslipp som kan føre til betydelig miljøskade.

Artikkelens sjette ledd gir riktignok mulighet for rettergangsskritt, men her dreier det seg om utslipp som fører til ”major damage”. Denne bestemmelsen er derfor mest aktuell i forhold til ulykker som fører til store oljeutslipp, typisk Prestige og Erika.

Art. 230 i konvensjonen gir en vesentlig begrensning i adgangen til å ilegge fengselsstraff. Som en klar hovedregel, er det i følge bestemmelsen bare tillatt å anvende bøtestraff overfor utenlandske skip. Dersom Norge som kyststat ønsker å straffeforfølge utenlandske sjøfolk for forsettlig oljesøl, er det altså ikke mulig å anvende fengselstraff. Jeg vil komme tilbake til denne bestemmelsen i drøftelsen av straffutmåling etter skipssikkerhetsloven.

Selv om kyststatene er gitt myndighet til å opprette økonomisk sone etter art. 55 og denne etter art. 57 kan være opp til 200 mil fra territorialfarvannsgrensen, blir havets frihet i stor grad vektlagt i den økonomiske sone. Ved lov av 27. juni 2003, *Lov om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone*, som trådte i kraft 1. januar 2004, utvidet Norge grensen for norsk sjøterritorium fra 4 nautiske mil til 12 nautiske mil regnet fra grunnlinjen, jfr. § 2. Siden håndhevelseskompetansen er vesentlig grad større i denne sonen er dette av stor betydning for Norge som kyststat. Økokrim uttaler i en artikkel: ”Når man legger til grunn at det norske fastlandet har en kystlinje på nærmere 83 000 km, og erfaringer har vist at utenlandske skip har seilt nærmest på 4-mils grensen langs norskekysten, sier det seg selv at kysten har vært ekstremt utsatt for fare for forurensning fra skip.”<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Skjelbred. *Utfordringer ved etterforskning av forurensning fra skip*, 2005. Lesedato 11/10/2008:

[http://www.okokrim.no/aktuelt\\_arkiv/miljokrim/magasinet/2005-2-3/page17.html](http://www.okokrim.no/aktuelt_arkiv/miljokrim/magasinet/2005-2-3/page17.html)

### 3 Skipssikkerhetslovens regler om sjøfolks ansvar for forsettelig oljesøl

#### 3.1 Innledning og lovens anvendelsesområde

Skipssikkerhetsloven trådte i kraft fra 1. Juli 2007 og erstattet da *sjødyktighetsloven av 9. juni 1903 nr. 7*. Det er slått fast i formålsbestemmelsen til skipssikkerhetsloven, jfr. § 1, at loven skal trygge liv, helse, miljø... og hindre forurensning fra skip”. For ryddighetens skyld vil jeg derfor først presisere forholdet mellom forurensningsloven og skipssikkerhetsloven, siden jeg avgenser oppgaven mot forurensningslovens regler.

Forurensningsloven sier i § 5 andre ledd at skipssikkerhetsloven gjelder ved forurensning slik det er definert i forurl. § 6. Det vil si at det er skipssikkerhetsloven som anvendes ved ulovlig forurensning. Det er forøvrig ingen tvil om at oljeutslipp er regnet som forurensning etter § 6, siden det klart kan ”være til skade eller ulempe for miljøet”.

Hovedformålet til skipssikkerhetsloven er som nevnt å hindre at slik forurensning skjer. Ved akutt forurensning er det imidlertid forurensningsloven som gjelder, jfr. § 5 tredje ledd, og dette ligger i Norge under Kystverkets ansvarsområde. Etter § 38 er akutt forurensning definert som ”forurensning av betydning som inntreffer plutselig”. Det kan virke noe uklart eller upresist hva som her menes med ”plutselig”. Ulykker faller klart inn under bestemmelsen. Også forsettelige oljeutslipp kan være ”forurensning av betydning”, men som hovedregel er det ikke naturlig å hevde at de skjer ”plutselig”. Forsettelige oljesøl eller driftsutslipp er i hovedsak planlagte handlinger. Unntatt fra dette kan være forsettelige sabotasjeaksjoner.<sup>41</sup> Dette er også i samsvar med hvordan Sjøfartsdirektoratet tolker loven.<sup>42</sup> Det vil si at forurensning som følge av ulykke er en akutt forurensning, som vil falle inn under forurensningsloven, mens forsettelig utslipp av for eksempel olje eller kloakk vil falle inn under skipssikkerhetsloven.

---

<sup>41</sup> Tyrén. *Forurensningsloven og forskriftene til loven i praksis* (1997) s.119

<sup>42</sup> Sjøfartsdirektoratet v/ Karin Margrethe Vedø. E-post 8.10.2008

Selv om også sjødyktighetsloven hadde bestemmelser om miljø sikkerhet og forbud mot dumping, jfr. dens ellefte kapittel, inneholder skipssikkerhetsloven mer detaljerte bestemmelser enn den foregående lov. De fleste av miljøbestemmelsene var regulert i forskrifter som gjorde rettskildebildet nokså uoversiktlig. Selv om forskriftene fortsatt er i kraft ved siden av skipssikkerhetsloven, gir skipssikkerhetsloven oss et mer oversiktlig bilde. De mer detaljerte og tekniske reglene finner du fremdeles i forskrifter. I skipssikkerhetsloven er dessuten straffebestemmelsene inntatt i loven. Tidligere var straffansvaret kun nedfelt i straffeloven, jfr. strl. kapittel 30 og 42.

Den nye loven om sikkerhet for skip har ved første øyekast et bredt anvendelsesområde. Den gjelder for ”norske skip uansett hvor de befinner seg”, jfr. §§ 2 og 3 første ledd. Med de begrensninger som følger av folkeretten får loven også anvendelse overfor utenlandske skip i norsk territorialfarvann, økonomisk sone eller på kontinentalsokkelen, se § 3 andre ledd litra a, b og c. I tillegg gir § 3 tredje ledd hjemmel til å fastsette i forskrift ”om lovens anvendelse for utenlandske skip, også utenfor de nevnte områdene, så langt folkeretten tillater det”. Jeg viser for øvrig til drøftelsen i 2.3 at Havrettskonvensjonen vil begrense skipssikkerhetslovens anvendelsesområde, særlig med tanke på håndhevelsesadgangen. Reservasjonen som følger av § 3 innebærer at man ikke finner noen konflikt.

### 3.2 Generelt om ansvarsfordelingen etter skipssikkerhetsloven

Før jeg tar for meg de reglene som regulerer forsettelig oljesøl etter skipssikkerhetsloven, vil jeg si noe om ansvarsfordelingen etter loven. Dette er nemlig vesentlig forandret i forhold til sjødyktighetsloven og vil ha betydning for eventuelle straffesanksjoner. Loven skiller mellom ulike typer plikter og har inndelt dem i kapitler. Det er fastsatt egne plikter for teknisk og operativ sikkerhet, jfr. kap. 3, personlig sikkerhet, kap. 4, sikkerhets- og terrorberedskap, kap. 6, og miljømessig sikkerhet, kap. 5.

Her vil jeg ta for meg det ansvar skipsfører og sjøfolk har etter kapittel 5.

Skipsfører var det primære plikt- og ansvarssubjekt etter sjødyktighetsloven, jfr. §§ 106 første ledd og 82, og hadde hovedansvar for skipets sjødyktighet, de ombordværendes sikkerhet og navigering. Dette er endret i og med skipssikkerhetsloven. Det er nå rederiet som har både det overordnede ansvaret, som er kommet til uttrykk gjennom en såkalt påseplikt i § 6, og på en rekke punkter et selvstendig ansvar, som er kommet til uttrykk i en såkalt sørge for-plikt i § 6 annet ledd.

Det er altså en ganske omfattende lovendring skipssikkerhetsloven nå gir uttrykk for. Begrunnelsen for dette, fremhevet av skipssikkerhetsutvalget, er at rederiet fremstår som det naturlige ansvarssubjektet i forhold til lovens regler. Rederiet vil dessuten i praksis være nærmest til å oppfylle lovens krav. ”Rederiet har den økonomiske interesse i skipet, og kan sørge for tilføring av de nødvendige økonomiske midler.. Rederiet er også nærmest til å ha oversikt over hvilke krav til sikkerhet som til enhver tid stilles og som derfor må oppfylles.. For øvrig er det mye mindre avstand mellom rederi og skipsfører nå enn da sjødyktighetsloven ble til”.<sup>43</sup> Departementet sluttet seg til dette, også de aller fleste høringsinstanser var positive, og mente tiden hadde løpt fra sjødyktighetslovens ansvarsfordeling.<sup>44</sup>

Dette fraskriver likevel ikke at skipsføreren fremdeles har ansvaret for en rekke plikter etter skipssikkerhetsloven, både de som kan kalles selvstendige, se navigering og operativ drift, og medvirkeplikter, plikter han har sammen med rederen. Utvalget taler om sørge for-plikter og medvirkningsplikter: Sørge for-plikten ligger på nivået under påseplikten. Den som har plikten er selv ansvarlig for å utføre handlingen, eventuelt ansvarlig for at handlingen blir utført av andre. Medvirkeplikten er det laveste nivået av plikten. Her skal man bare bidra til at plikten blir oppfylt eller overholdt.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> NOU 2005:14 s.89

<sup>44</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s.47

<sup>45</sup> NOU 2005:14 s.91

Forarbeidene stiller seg positive til at rederiets sørge for-plikt kan delegeres til skipsføreren. ”Det må da foreligge en klar og uttrykkelig delegasjon” og den det delegeres til må besitte ”nødvendig kunnskap og kompetanse”.<sup>46</sup> Påse-plikten er det bare rederiet som kan ha, jfr. § 6, og den kan ikke delegeres. Også andre som arbeider om bord vil ha slike medvirkningsplikter; dvs. plikt til å *bidra* til at disse oppfylles, slik at det for eksempel ikke går utover miljøet. Denne medvirkningsplikten vil være relativ mht stilling. Jo høyere stilling, desto større ansvar. De kan dessuten få plikter utover loven ved at skipsfører delegerer sine plikter til dem. Det følger da at samme krav til delegasjonen må stilles som ovenfor. Rederiet vil uansett alltid ha den overordnede plikten i forhold til disse medvirkningsplikter, og må eksempelvis sørge for at kompetent mannskap blir hyrt inn.

### 3.3 Skipssikkerhetsloven kapittel 5. Miljømessig sikkerhet.

I lovens kapittel 5 finner vi pliktene om miljømessig sikkerhet. Kapitlet er langt på vei en videreføring av sjødyktighetslovens kapittel 11 om forurensning fra skip, som bygget på MARPOL 73/78 og Havrettskonvensjonen.<sup>47</sup> Det ble under behandling av den nye loven drøftet om reglene skulle inntas i forurensningsloven, men de ble tatt inn i skipssikkerhetsloven for å få et samlet og oversiktlig regelverk.<sup>48</sup> I likhet med MARPOL inneholder kapittel 5 krav til utrustning av skipet og beredskap ved forurensninger. Jeg vil i det følgende kun ta opp de bestemmelsene som er relevante i forhold til forsettelig oljesøl. Straffansvaret som inntreffer ved brudd på disse bestemmelsene, jfr. kap 10, vil bli behandlet i del 3.4.

Tiltaksplikten og beredskapsplikten som oppstår ved inntrådt forurensning, vil heller ikke bli drøftet, siden dette i all hovedsak knytter seg til ulykker.

---

<sup>46</sup> NOU 2005:14 s.91

<sup>47</sup> NOU 2005:14 s.133

<sup>48</sup> NOU 2005:14 s.71

### 3.3.1 Forbud mot forurensning, skipssikkerhetsloven § 31

Første bestemmelse i kapittel 5, § 31, inneholder et generelt forbud mot forurensning, ”med mindre annet fremgår av lov eller forskrift fastsatt med hjemmel i lov”. Sjødyktighetsloven inneholdt ikke et slikt generelt forbud, men bestemmelsen er en delvis videreføring av sjødyktighetslovens §§ 113, 111 og 112. Bestemmelsen synes også å bygge på forurensningsloven § 7, ”ingen må ha, gjøre eller sette i verk noe som kan medføre fare for forurensning”. Skipssikkerhetsloven § 31 setter eksplisitt forbud mot dumping og utslipp, men fanger også opp de fleste andre tilfeller, jfr. ”forurensning av det ytre miljø... i forbindelse med driften av skipet er forbudt”.

I motsetning til sjødyktighetsloven § 112 som gav legaldefinisjoner, gir ikke bestemmelsen noen definisjon av verken ”forurensning” eller ”utslipp”. Begrepet forurensning er nærmere definert i forurensningsloven § 6, og forutsetningen er at man skal følge denne. Også eventuelle endringer og dynamisk utvikling etter denne regelen vil få betydning for skipssikkerhetslovens regler.<sup>49</sup> Etter forurl. § 6 er det virkningen av utslippet som skal avgjøre om det skal regnes som forurensning, altså om det er til ulempe eller skade for miljøet.<sup>50</sup> Det er klart at alle typer oljesøl omfattes.

I § 31 tredje ledd blir det bestemt at nærmere definisjoner kan gis i forskrift. Definisjonen av utslipp følger av MARPOL-forskriften<sup>51</sup> som sammen med skipssikkerhetsloven, implementerer MARPOL-konvensjonen med vedlegg i norsk lov. Etter forskriftens § 1-4 litra h er utslipp definert som: ”Enhver frigivelse eller tømning av skadelige stoffer fra skip i forbindelse med driften av skipet, uansett årsak, og omfatter bl.a. enhver utstrømming, fjerning, søling, lekkasje utpumping, avgivelse eller lensing.” Det er derfor ikke tvil om at de typiske tilfellene jeg har nevnt tidligere i oppgaven, utslipp som følge av vasking av oljetanken og avfallsvann fra maskinrom er å regne som utslipp. Grunnen til at definisjonen blir gitt i forskrift er at den følger MARPOL-konvensjonen, som regelmessig

---

<sup>49</sup> NOU 2005:14 s. 134

<sup>50</sup> Tyrén. *op. cit.* s.31

<sup>51</sup> FOR 1983-06-16 nr. 1122

er i endring og utvikling. Man ønsket å unngå stadig endring av loven for å tilfredsstille nye krav.<sup>52</sup>

For oljesøl er det fastsatt nærmere regler i MARPOL-forskriften. I forskriftens § 2-1 første ledd blir det bestemt at MARPOL-konvensjonen med vedlegg og endringer skal følges. ”Det samme gjelder bilag, forente fortolkninger og bilag til forente fortolkninger som er tatt inn i MARPOL konsolidert utgave 2006.” Det er viktig å påpeke at MARPOL kun gir minimumsregler. Medlemslandene kan innføre strengere regler for utslipp om de har mulighet i følge folkeretten. Det følger av forskriften at Norge følger utslippstillatelsene etter MARPOL. Se i den forbindelse oppgavens del 2.2.

Men sjødyktighetsloven bygde på et aktsomhetsansvar, er plikten til ikke å forurense etter § 31 objektivt i likhet med forurensningsloven § 7. Dette er selvsagt bare ment som et utgangspunkt. Et generelt forbud mot all forurensning vil være for omfattende; en viss forurensning vil kunne skje innen bestemte rammer. Betingelsene herunder følger av forskrift og lov. Etter § 31 annet ledd er det inntatt en nødrettsbestemmelse. Denne sier blant annet at utslipp skal være tillatt dersom det skjer for å redde liv eller skipets sikkerhet, eller dersom utslippet er skjedd som følge av skade på skipet. Bestemmelsen dekker således typisk ulykkesbaserte hendelser og vil ikke bli drøftet nærmere. Til opplysning kan nevnes at den tilsvarer nødrettsbestemmelsen inntatt i MARPOLs vedlegg I reg. 11, se kap. 2.2.1.2.

### 3.3.2 Skipsførers ansvar for å unngå ulovlig oljesøl

Som beskrevet ovenfor gir § 31 en generell regel om forbud mot forurensning. Det blir imidlertid ikke sagt noe i regelen om hvilke plikter eller hvor stort ansvar den fører til for skipsfører. Dette følger av § 37, jfr. §§ 33-35. § 31 kan sees som en overordnet bestemmelse, og de videre bestemmelsene i kapitlet gir nærmere krav om hvordan

---

<sup>52</sup> NOU 2005:14 s.135



forurensning best skal unngås. Rederen har likevel det overordnede ansvaret etter § 6, og må bidra aktivt med all mulig støtte til skipsføreren og mannskapet, for å forhindre forurensning.

Har skipsfører sluppet ut olje eller oljerester fra skip, følger det av oppgavens del 3.3.1 at han har brutt § 31. Videre har han brutt plikten som følger av § 33, til å medvirke for at ”driften av et skip skal legges opp og gjennomføres slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31”. § 33 må altså leses i sammenheng med § 31 og vice versa. At skipsfører har en slik plikt følger av § 37 andre ledd litra b. Denne plikten er definert som en medvirkningsplikt. Det vil si han har et personlig ansvar og må reagere, hvis rederiets driftsopplegg ikke gir nødvendig beskyttelse mot forurensning.

Formålet bak § 33 er først og fremst preventivt, og innebærer at det skal legges opp sikker transport for farlig gods, forholdsregler som skal tas ved stuing og gode rapporteringsrutiner.

I tråd med dette formålet har skipsfører plikter i forhold til planlegging av driften, og skal bidra til å legge det opp ”slik at det ikke skjer forurensning... i strid med § 31”, jfr. § 33. Selv om det kanskje vil virke unaturlig for skipsfører å protestere mot rederiets driftsopplegg, vil det kunne beskytte miljø i større grad. Skulle rederiet legge opp et slikt driftsopplegg, har altså skipsfører plikt til å varsle, men han må også gripe inn om den daglige driften innebærer risiko for miljøet, jfr. §§ 37 (2). litra b og 33. Som øverste myndighet om bord har skipsfører gode muligheter til å reagere om han oppdager brudd på rutiner og ulovlig oljesøl.

Etter § 37 første ledd litra a, jfr. § 33 andre ledd litra e, skal skipsfører dessuten ”sørge for” å føre dagbøker på en ”korrekt måte”. Dette innebærer en nokså omfattende plikt, og innebærer at han sitter med det primære ansvaret. Etter § 33 (2). litra e kan det gis nærmere forskrifter om ”dagbokføring av skadelige stoffer”. Ved å innta en slik bestemmelse, blir det lettere for Norge å følge opp MARPOL-konvensjonen.

MARPOL-forskriften § 2-1 sier at ”oljedagboken skal føres i samsvar med ”*forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger*” Forskriften om dagbokføring på skip, gir nokså detaljerte regler om plikten til dagbokføring. Det følger av §§ 11 annet ledd og 17 at dagboken skal føres i samsvar med MARPOLs vedlegg I, og det er skipets fører som har ansvar for at de blir riktig ført, jfr. § 6. For øvrig viser jeg til behandlingen jeg foretok i del 2.2.1.4, om føring av oljedagbok etter MARPOL-konvensjonens regler. De norske regler tilsvarer denne, men gir noe mer utfyllende regler.

### 3.3.3 Andre arbeidere om bord sitt ansvar for å unngå oljesøl

Etter § 38, som ikke har en parallell i sjødyktighetsloven, skal også andre som har sitt arbeid om bord ”medvirke til at driften legges opp og gjennomføres slik at forurensning hindres”, jfr. § 33. Det fremgår av § 38 at denne regelen er relativ mht stilling, dvs. at denne plikten ikke går lenger enn det som følger av vedkommendes stilling. I forarbeidene blir det i tillegg påpekt at man må legge vekt på hvem som har det daglige ansvaret.<sup>53</sup> Er det vedkommendes arbeidsoppgave å sørge for rengjøring av oljetank, er han selvsagt pålagt en plikt til å hindre at det skjer forurensning. Det blir også sagt at dette først og fremst vil være en lojalitetsplikt, tilknyttet selve gjennomføringen av driften om bord. De skal altså utføre sine arbeidsoppgaver lojalt i henhold til skipsførers og rederiets arbeidsinstrukser, og følge de instruksjoner og rutiner gitt dem. Følger de disse rutiner ser det ut til, slik jeg tolker loven og forarbeidene, at det skal en del til før de blir holdt ansvarlige. I likhet med skipsførers ansvar er dette en medvirkningsplikt, men denne plikten er generelt mindre omfattende enn skipsførers medvirkningsplikt: De har ikke, slik skipsfører har, ansvar for å ”legge opp” driftsopplegget på en riktig måte slik at forurensning hindres.

---

<sup>53</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s.123

### 3.4 Skipssikkerhetslovens straffesanksjoner

#### 3.4.1 Innledning og generelt om straff etter loven

Kapittel 9 inneholder evt. administrative sanksjoner ved brudd på bestemmelsene, mens kapittel 10 foreskriver straffansvar, jfr. §§ 65 og 66. Kapittel 10 i skipssikkerhetsloven gir oss de strafferettslige sanksjonene, som inntreffer hvis skipsfører eller andre om bord har brutt sine plikter. De bestemmelsene som er aktuelt i tilfellet diskutert er §§ 65, 66 og 69.

Sjøfartsdirektoratet mottar årlig 300-400 rapporter om overtredelser av sjøfartslovgivningen. De mest typiske er brudd på navigeringsbestemmelser, eller at man tjenestegjør på skipet uten å ha de nødvendige kvalifikasjoner<sup>54</sup>. Brudd på miljøbestemmelsene gjelder i hovedsak forurensning, forsøpling eller mangelfull føring av påbudt oljedagbok. Med få unntak er det kapteinen, maskinsjefen eller styrmann som er ilagt bøter.<sup>55</sup>

Tidligere var de fleste miljøbestemmelsene fastsatt i forskrifter, og ved brudd på disse kom strl. § 416 og 427 til anvendelse, evt. forurensningsloven kap. 10. Dette var typiske sekkepostbestemmelser, og i arbeidet med skipssikkerhetsloven ble disse fjernet, ”i tråd med oppfordringen fra Sanksjonsutvalget om å vurdere overtredelsens straffbarhet i tilknytning til den enkelte handlingsnorm”.<sup>56</sup>

I tillegg til at de såkalte ”sekkepostbestemmelsene” ble fjernet, førte skipssikkerhetsloven også til mange andre omfattende endringer på straffeområdet. Alt i alt skal det ikke være like lett å straffe som før, noe som også henger sammen med innføring av overtredelsesgebyr, jfr. lovens kap. 9. Utvalget la vekt på følgende prinsipper ved utarbeidelsen som får betydning for lovtolkningen:

---

<sup>54</sup> NOU 2005:14 s.158

<sup>55</sup> Høviskeland. *op. cit.* s.60

<sup>56</sup> NOU 2005:14 s.165

Om overtredelse innbærer skade på andres interesser, skadefølgeprinsippet. Subsidiaritetsprinsippet, finnes det andre virkemidler enn straff som sikrer etterlevelse? Kan bruken av straff forsvares? Endelig har utvalget lagt vekt på at straff bare skal brukes ved alvorlige overtredelser.<sup>57</sup> Samtidig er skyldkravet endret fra uaktsomhet til grovt uaktsomhet og forsett.

I tråd med det som er beskrevet i 3.2 om ansvarsfordelingen, fører loven om at rederen nå er hovedpliktsubjektet til at han også blir gjenstand for straffebestemmelsene i større grad enn skipsfører. Dette vil sannsynlig også øke bruken av foretaksstraff mot rederiene, som inntil nå nærmest er blitt oversett.<sup>58</sup> Noen av skipsførers og andre som arbeider om bord sine plikter er imidlertid fremdeles ansett så viktige at de kan straffesanksjoneres.

#### 3.4.2 Skipsførerens straffansvar for forsettelig oljesøl og mangelfull føring av oljedagbok

Skipsførerens straffansvar for forsettelig oljesøl følger av skipssikkerhetsloven § 65 første ledd litra b: han kan straffes dersom han ”forsettelig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 annet ledd bokstab b til å medvirke til at skipet legges opp og gjennomføres... slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø i strid med § 31”. Har han ”forsettelig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrådt sin plikt... for korrekt dagbokføring”, er det § 65 annet ledd litra a som kommer til anvendelse. Som man ser er straffebudet etter skipssikkerhetsloven i mye større grad spesialisert enn det var etter straffeloven § 427. Etter § 65 kan bare skipsføreren straffes, ikke ”enhver”, og det er klart angitt hvilke plikter som er straffbare, i motsetning til strl. § 427 som satte straff for brudd på forskrifter.

I 3.2 redegjorde jeg for muligheten til at reder delegerer plikter, han har i følge lov, til skipsfører. Selv om rederiet har delegert myndighet til skipsfører, fører ikke dette til at

---

<sup>57</sup> NOU 2005:14 s.166

<sup>58</sup> Høviskeland. *op. cit.* s.60

skipsfører kan straffes i større grad for brudd på kapittel 5, enn det som allerede følger uttrykkelig av § 65. Rederen kan altså ikke delegere bort et straffansvar, og skal skipsfører kunne stilles til ansvar, må den delegerte plikten falle inn under en *allerede* straffbar plikt for skipsfører.<sup>59</sup> Han kan derfor ikke straffes etter skipssikkerhetsloven § 64; den som handler ”på vegne av rederiet”. Dette gjelder tilsvarende for delegasjon fra skipsfører til andre som arbeider om bord. Selv om det følger uttrykkelig av forarbeidene, følger det dessuten av de enkelte straffebudene. Det er som tidligere nevnt klart angitt hvem som kan straffes, og hvilke pliktbrudd som er straffbare.

Nedenfor vil jeg gå igjennom nærmere de krav som stilles etter skipssikkerhetsloven § 65, jfr. § 69 for at straff skal kunne benyttes.

#### 3.4.2.1 Om skyldkravet

Skyld er et viktig vilkår for å straffe. Skylden må foreligge i gjerningsøyeblikket og omfatte samtlige momenter i straffebudet.<sup>60</sup> Skal skipfører kunne straffes for et ulovlig utslipp eller en ukorrekt innføring i oljedagboken, må handlingen være begått forsettelig eller grovt uaktsomt. Grov uaktsomhet er av Høyesterett definert som en ”kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet,” jfr. Rt. 1970 s. 1225 og Rt. 1983 s. 1222. Forenklet kan man si at et utslipp er forsettelig når det er gjort med vilje eller hvis den ansvarlige forsto at det sikkert eller overveiende sannsynlig ville føre til fare for forurensning.<sup>61</sup>

I innledningen gjorde jeg det klart at termen ”forsettelig oljesøl” var et noe uklart uttrykk, og at grovt uaktsomme utslipp kan sies å falle inn under problemstillingen. Siden det ikke er fastsatt forskjellige strafferammer for de to skyldgradene, får det ingen selvstendig

---

<sup>59</sup> NOU 2005:14 s.167

<sup>60</sup> Matningsdal . *Straffeloven med kommentarer* (2003) s.339

<sup>61</sup> Wang. *Forurensningsloven med kommentarer* (2005) s.132

betydning: Skillet mellom grov uaktsomhet og forsett blir kun et ledd i straffutmålingen. Skyldgraden må dessuten bevises, og ofte kan det oppstå tvil, spesielt vil det være vanskelig å bevise forsett.<sup>62</sup>

At det også kan være uenighet om skillet mellom grov og simpel uaktsomhet fremgår av Rt. 1983 s. 965:

I Høyesterett ble skipsfører og overstyrmann dømt til bøter på kr 20.000 hver, subsidiært fengsel i 30 dager, for *grovt uaktsomt* å ha sluppet ut i sjøen vann som inneholdt olje. Utslipet gjaldt vann som hadde sirkulert i forbindelse med spyling av tankene og hadde vært sterkt oljeblandet. Meningen var at olje skulle skilles ut av spylevannet ved at dette først fikk stå i babord sloptank, og deretter pumpet over til styrbord sloptank hvor vannet skulle være i ro til oljen hadde dannet et lag over vannet. Det ble ikke foretatt noen undersøkelser for å bringe på det rene om bunnvannet i tanken faktisk var fritt for olje før det ble pumpet ut. Det var også mangler ved føring i oljedagboken.

Høyesterett endret herredsrettens dom, som hadde kommet frem til at domfeltes uaktsomhet ikke var grov. Høyesterett var enstemmig, og det ble påpekt av førstvoterende: ”Etter mitt syn fortjener det imidlertid karakteristikken grovt uaktsomt at det innenfor den 50-mils grense som forskriftene har stilt opp, og under omstendigheter som de foreliggende, slippes ut vann som meget vel *kan* være oljeblandet, uten at det foretas nærmere undersøkelser av oljeinnholdet.” Omstendighetene det refereres til var nattemørke og urolig sjø, noe som gjorde det meget vanskelig å kontrollere om det var olje i utslippet. Følgende forhold fikk også betydning for skyldgraden: ”I og med at fartøyet bare befant seg 30 nautiske mil fra land, var det grunn til å utvise en meget høy aktsomhet ved utslipp av vann som hadde vært i berøring med olje.”

Som nevnt endret man den nedre skyldgraden fra simpel uaktsomhet til grov uaktsomhet i skipssikkerhetsloven. Hadde Høyesterett her stilt seg enig med herredsretten om at

---

<sup>62</sup> Andenæs. *Alminnelig strafferett* (2004) s.240

skyldgraden var simpel uaktsomhet kunne ikke sjøfolkene blitt straffet i dag. Man måtte da ha ilagt overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven § 55 andre og tredje ledd, siden det her er nok at man har overtrådt pliktene uaktsomt. Grunnen til at man økte aktsomhetsnivået, var at man ønsket å følge innstillingen fra utvalget som arbeider med ny straffelov. Her blir det sagt, referert av skipssikkerhetsutvalget, at skyldkravet som den klare hovedregel bør være forsett. Det påpekes også at grov uaktsomhet bør være den primære graden av uaktsomhet, hvis man anser det påkrevd å straffe for uaktsomhet. ”Dette sikrer at handlinger ikke kriminaliseres i større grad enn nødvendig, og at straff bare brukes på de mest klanderverdige, samfunnsskadelige handlingene.”<sup>63</sup>

Rt. 1983 s. 965 er en meget interessant dom, siden den er den eneste Høyesterettsdom hittil som har avgjort et ulovlig oljeutslipp som ikke skyldes ulykke. Selv om lovgrunnlaget har endret seg, er den fortsatt å tjene som et prejudikat, siden den inneholder bemerkninger fra førstvoterende om strafferamme og aktsomhetskrav som kan benyttes ved tolkningen av skipssikkerhetsloven § 65. Verken skipssikkerhetsloven eller forarbeidene gir holdepunkter for hvor man skal trekke grensen mellom simpel og grov uaktsomhet, derfor har avgjørelsen fortsatt stor betydning.

Statens forurensningstilsyn har i en veiledning skrevet ned momenter som indikerer skyld. Selv om denne veiledningen har liten rettskildemessig vekt og er knyttet til forurensningsloven, inneholder den momenter det er naturlig å legge vekt på i vurderingen av aktsomheten også i en situasjon til sjøs. Den gir således en pekepinn på hva man vil ta i betraktning i en gitt situasjon. Her nevnes at krav til aktsomhet vil variere ut ifra farepotensialet, skadepotensialet og sannsynlighet for skade. Man må også legge vekt på om man har overholdt rutiner og standarder. Samtidig sies det at innenfor forurensningsområdet er krav til aktsomheten streng.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> NOU 2005:14 s.168

<sup>64</sup> SFT. *Veileder om bruk av straff som virkemiddel ved brudd på forurensningsloven.* (2002) s.8.

Lesedato 3/9/2008: [http://www.sft.no/miljoreferanse\\_35113.aspx](http://www.sft.no/miljoreferanse_35113.aspx)

### 3.4.2.2 Om vesentlighetskravet

Dette kravet ble tatt inn i skipssikkerhetsloven for å redusere hva som skal være straffverdige forhold. I § 69 første ledd er det gitt en bestemmelse om hva det skal legges vekt på ved vurdering om en overtredelse er vesentlig. Det blir slått fast at det ”skal særlig legges vekt på vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av skyld”. At man ”skal” legge vekt på dette, innebærer at domstol og påtalemyndighet må vurdere dette ved spørsmål om straff skal ilegges. Samtidig tyder ordlyden ”særlig legges vekt på” at listen ikke er uttømmende. Man må selvfølgelig i hvert tilfelle foreta en konkret vurdering.<sup>65</sup> Regelen bygger i stor grad på kravene til vesentlighet som følger av sanksjonsutvalgets uttalelser i NOU 2003:15 ”fra bot til bedring”. Også de andre prinsippene om avkriminalisering i skipssikkerhetsloven bygger i stor grad på denne.

Det bør ikke foreligge tvil ut ifra regelens ordlyd at et betydelig utslipp er å regne som vesentlig. Dette har også forarbeidene lagt til grunn.<sup>66</sup> Om utslippet er betydelig blir selvfølgelig en skjønnsmessig vurdering, men utslippsreglene etter MARPOLs vedlegg I bør her være et utgangspunkt. Altså klare brudd på disse, vil etter min oppfatning være et betydelig utslipp.

I forarbeidene blir det uttalt at ”dersom miljødagbøker er uriktig ført eller manipulert i den hensikt å skjule at forurensning har funnet sted, er det en alvorlig overtredelse og vesentlighetskriteriet vil være oppfylt”<sup>67</sup> Ved føring av oljedagbok legger man altså avgjørende vekt på skyldgraden. Man bør også ta i betraktning at uriktig føring av oljedagbok, vil skape etterforskningsproblemer for påtalemyndigheten, men også domstol.

---

<sup>65</sup> NOU 2005:14 s.168

<sup>66</sup> NOU 2005:14 s.169

<sup>67</sup> Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) s.139



Foreligger det flere lovbrudd, kan overtredelsene i sum oppfylle vesentlighetskravet selv om ingen av dem ville gjort det ut ifra en isolert bedømmelse.<sup>68</sup> Dette betyr at om skipsfører har ført feilaktig informasjon i oljedagboken for å skjule et utslipp, kan dette i sum anses vesentlig.

I oppgavens del 2.2.1.4 redegjorde jeg litt for amerikansk praksis for kontroll av oljedagbøker, og at man i saken *United States v. Jho* kom frem til at overingeniøren hadde brutt regler om føring av oljedagbok. Her må bemerkes at det var selve fremleggelsen av de falske dokumenter som de anså som et lovbrudd. Etter skipssikkerhetsloven er det kun mulighet for å straffe *uriktig føring* av oljedagboken. Norge ville ikke hatt jurisdiksjon i en slik sak om lovbruddet var begått utenfor den økonomiske sone, se Havrettskonvensjonens art. 220 og oppgavens del 2.3.3.

Hva så med små utslipp? I følge konvensjonene, se oppgavens del 2, er Norge også forpliktet til å reagere overfor og følge opp små utslipp. MARPOLs art. 4, se oppg. del 2.2, stiller krav til partene at de følger opp overtredelser med ”sanctions”. Konvensjonen stiller imidlertid ikke krav om at disse sanksjonene skal regnes som straff. MARPOL hindrer derfor ikke at man reagerer med overtredelsesgebyr overfor små utslipp. Utvalget har også lagt til grunn denne forståelsen og mener at det bør være greit at man her ilegger overtredelsesgebyr.<sup>69</sup>

Jeg oppfatter NOU’en litt motstridende på dette punkt, for i et senere kapittel blir det påpekt at ”bevisst forurensning fra skipet vil så godt som alltid måtte oppfattes som vesentlig”. Og i tilknytning til dette: ”Utvalget bemerker at det er viktig å markere en streng holdning overfor forurensning fra skip, fordi mange *små* (min uthevnig) overtredelser fra forskjellige skip samlet sett vil kunne gjøre stor skade på miljøet”.<sup>70</sup> Leser

---

<sup>68</sup> NOU 2003:15 s.154

<sup>69</sup> NOU 2005:14 s.169

<sup>70</sup> NOU 2005:14 s.178

man disse uttalelsene i NOU'en samlet virker det ikke som det går en klar grense med hensyn til hva som skal anses straffverdig. Overfor små utslipp åpner man for muligheten til å ilegge overtredelsesgebyr, men også for å ilegge straff. Samtidig synes det som man legger opp til en strengere vesentlighetsvurdering i forhold til utslipp, og dette på tross av at man har gitt en fellesbestemmelse i lovens § 69 om hvordan man skal tolke kravet.

Jeg mener dette mildt sagt er uheldig. Jeg er i likhet med skipssikkerhetsutvalget enig i det må reageres strengt også overfor små utslipp, og at straff kan ha større preventiv effekt enn administrative tiltak. Det strider likevel med åpenbare rettssikkerhetsgarantier at dette ikke er kommet klarere til uttrykk i loven, og at man her, etter min mening, åpner for en utvidet tolkning. Alminnelig språkbruk tilsier at vesentlig overtredelse innebærer noe mer enn små utslipp, selv om det er skjedd bevisst. Når det gjelder et så viktig spørsmål som straffansvar, bør sjøfolk kunne forutberegne sin rettsstilling etter lovteksten.

#### 3.4.2.3 Om strafferammen

Strafferammen for forsettelig eller grovt uaktsomt oljeutslipp er bøter eller fengsel inntil to år, jfr. § 65 første ledd litra b. For uriktig føring av oljedagbok er strafferammen bøter eller fengsel inntil ett år, jfr. § 65 andre ledd litra a. Dette øker strafferammen betraktelig fra straffeloven § 427, som hadde maksimumsstraff på 4 måneders fengsel.

Skipssikkerhetsutvalget la opprinnelig frem et forslag om 6 måneder strafferamme for alle straffebudene, og en generell paragraf om heving av strafferammen til to år, hvis det hadde skjedd under "særdeles skjerpene omstendigheter".<sup>71</sup> Samtidig ble det uttalt at bøtenivået burde holdes på et rimelig nivå overfor personer.

Strafferammen ble hevet av departementet fordi man ønsket å gjøre forsøk på overtredelse straffbart etter ny straffelov, se strl. 2005 § 16. Man ønsket også mulighet til å benytte seg av varetektsfengsling etter straffeprosessloven § 171 første ledd, siden loven vil kunne bli anvendt overfor personer hjemmehørende andre steder enn Norge. To års strafferamme ble

---

<sup>71</sup> NOU 2005:14 s.169

ikke ansett betenkelig, tatt i betraktning at skipssikkerhetsloven økte terskelen for straffbare handlinger vesentlig. Samtidig ble det understreket at det skulle mye til før fengselsstraff på mer enn 6 måneder kunne ilegges, og at de aller fleste overtredelser burde ligge i sjiktet opptil 6 måneder. Om bøtenivået ble det uttalt at det kunne være grunn til å heve, men at det burde sammenholdes med bøtenivået på sammenlignbare livsområder.<sup>72</sup>

#### 3.4.2.4 Straffenivået i praksis:

Det foreligger foreløpig ingen avgjørelser etter skipssikkerhetsloven som avgjør sjøfolks straffansvar for ulovlig oljeutslipp. Sjøfartsdirektoratet opplyser om at det er få saker som knytter seg til forurensning, og dernest veldig få som gjelder sjøfolk i deres journaler fra 2003-2008.<sup>73</sup> Det er altså flere saker som knytter seg til rederi og styreansvarlige. Sakene blir dessuten gjerne oppgjort ved forelegg, derav den sparsomme rettspraksisen på området. Allikevel foreligger flere uttalelser fra pålitelige kilder, som jeg har henvist til i oppgaven, at forsettelig oljesøl er et betydelig miljøproblem. Det bemerkes også at det foreligger store mørketall. Dette tyder på at oppdagelsesprosenten er lav på området, og at det er lett å foreta utslippene i det skjulte.

At man har mulighet til å foreta utslippene i det skjulte får selvfølgelig betydning for den preventive effekten av en straffetrussel, nemlig at den blir kraftig redusert. Det er ikke bestridt at flere ønsker å foreta en ulovlig handling om man ikke blir oppdaget. Det er da av ekstra stor betydning at straffen fremstår som tilstrekkelig avskrekkende, at den har allmennpreventiv effekt.

I Rt. 1983 s. 965 ble følgende uttalt av førstvoterende: "Ved straffutmålingen i en sak som den foreliggende gjør sterke allmennpreventive hensyn seg gjeldende. På den ene side kan oljeutslipp få meget betydelige skadevirkninger, og den innsats som fra det offentlige side

---

<sup>72</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s.86

<sup>73</sup> Sjøfartsdirektoratet v/ Karin Margrethe Vedø. E-post 8.10.2008

må foretas... vil kunne bli meget kostbar. På den annen side vil det for et skip kunne være en lettvinnt og billig måte å kvitte seg med oljeblandet væske å slippe den til sjøs, og oppdagelsesrisikoen vil ofte kunne være liten. Dette tilsier en streng reaksjon.”

Flere momenter talte *imot* strengere ansvar: ”Bøtene må utmåles under hensyntaken til domfeltes økonomiske evne, jfr. strl. § 27”, og at domfelte ikke fikk økonomisk gevinst av utslippet. Det ble også uttalt at ”botens størrelse ville ha blitt en helt annen dersom det hadde vært spørsmål om bøtestraff for rederiet.” Både skipsfører og annenstyrmann fikk som tidligere nevnt bot på kr 20.000 hver. Etter dagens verdi tilsvarer det rundt kr 43.000.

Etter FNs Havrettskonvensjon art. 230 blir det oppstilt en begrensning i kyststatens anledning til å ilegge straff i form av fengsel for utenlandske fartøy og mannskap om bord. Som den klare hovedregel kan man kun ilegge straff i form av bøter, om utslippet er skjedd i territorialfarvannet, økonomisk sone eller det åpne hav. Indre farvann faller utenfor bestemmelsen.<sup>74</sup> Er forurensningen skjedd i territorialfarvannet er det likevel et begrenset unntak om det foreligger en ”forsettelig og alvorlig forurensningshandling”, jfr. art. 230 andre ledd.

Dette medfører at kapteinen på ”Arisan” som i Rt. 1992 s. 1578 ble idømt 30 dagers ubetinget fengselsstraff og en bot på kr 30.000 for forurensning, i dag bare kunne ha blitt idømt boten. Norge hadde ikke ratifisert konvensjonen i 1992, men det ble likevel henvist til forarbeider til sjødyktighetsloven, som hadde følgende veiledende uttalelse om bruk av fengselsstraff: ”Når det gjelder anvendelse av fengselsstraff overfor sjømenn på utenlandske skip i norsk farvann, vil imidlertid departementet understreke at det må utvises stor varsomhet, slik at ikke norsk praksis kan medføre problemer for norske sjøfolk i utlandet.”<sup>75</sup>

Regelen innebærer en viktig rettssikkerhetsgaranti for sjøfolk, men regelen er også uttrykk for den frie skipsfart. For Norges del innebærer regelen både positive og negative aspekter.

---

<sup>74</sup> Høviskeland. *op cit.* s.60

<sup>75</sup> Rt. 1992 s. 1578 (s. 1581-82)

Som kyststat går vi glipp av et viktig sanksjonsmiddel i kampen mot forurensning, mens vi som flaggstat unngår, som uttrykt ovenfor, at våre sjøfolk får problemer i utlandet. Etter min vurdering veier det faktum at vi som kyststat mister en viktig sanksjonsmulighet noe tyngre, men her må man også ta i betraktning at regelen er nær 30 år, og at den har sitt grunnlag i en folkerettslig avtale.

Selv om Arisan-dommen dreide seg om et forlis og skiller seg noe ut fra min problemstilling, får uttalelsene om straffenivået også relevans her. Straffutmåling i andre forurensningssaker kan likeledes få betydning: Som nevnt i 3.4.2.3 skal bøtenivået tilpasses andre sammenlignbare livsområder. Av saksforholdet i Arisan-dommen fremgår at de totale opprenskningskostnader beløp seg på ca kr 35 millioner og 2025 km strandlinje ble forurenset.<sup>76</sup> Det er tankevekkende at man i en så alvorlig sak kun idømmer kapteinen 30 dager fengsel og en bot på kr 30.000.

Begge de to dommene sitert ovenfor gir uttrykk for at bøtenivået ville blitt noe helt annet om det var rederne som hadde blitt stilt til ansvar.<sup>77</sup> Dette er naturlig ut ifra man må ta i betraktning domfeltes økonomiske evne. Det er likevel grunn til å stille spørsmål om straffene som ilegges sjøfolk er tilstrekkelig strenge. Man må riktignok se hen til at disse avgjørelsene bygget på sjødyktighetsloven, som hadde betraktelig lavere straffnivå, men jeg har jeg vanskeligheter med å se at disse avgjørelsene har tilstrekkelig preventiv effekt, selv om dette ble vektlagt. Økokrim har likeledes uttrykt bekymring over at straffenivået er for lavt, og at man bør ilegge fartøyets operatør eller rederiene betydelige bøter skal det ha tilstrekkelig allmennpreventiv effekt.<sup>78</sup> Og så tidlig som 1981 uttrykte Riksadvokaten i et rundskriv at bøtenivået måtte heves vesentlig.<sup>79</sup> I tråd med dette mener jeg man også må heve straffenivået overfor sjøfolk.

---

<sup>76</sup> Rt. 1992 s. 1578 (s. 1579)

<sup>77</sup> Rt. 1983 s. 965 (s. 968) og Rt. 1992 s. 1578 (s. 1582)

<sup>78</sup> Høviskeland. *op. cit.* s.60

<sup>79</sup> Rundskriv 2/1981: *Forurensning fra skip – etterforskning og reaksjoner*

Slike uttalelser kan selvfølgelig ikke alene føre til strengere straffer, til det har de for liten rettskildemessig vekt. Men når skipssikkerhetsloven nå åpner for vesentlig strengere straffenivå enn sjødyktighetsloven, bør domstolene følge opp, og legge seg på et nivå som har tilstrekkelig avskrekkende virkning. I den forbindelse er det viktig å gjøre oppmerksom på at skipssikkerhetslovens regler om straff for sjøfolk hviler på et selvstendig grunnlag og egne lovbestemmelser. At man ilegger rederiene straff, er ikke til hinder for at man også legger seg på preventivt nivå overfor sjøfolk. Selv om skipsfører skal medvirke til at oljesøl unngås, og rederi har den overordnede plikten, er strafferammen lik, altså inntil to års fengsel, jfr. §§ 64 og 65. Skal trussel om straff virke som et incitament for at sjøfolk skal overholde rutiner og bidra til at ulovlige utslipp unngås, bør straffenivået i praksis være tilstrekkelig strengt. Ikke bare kan en reell trussel om straff avverge at sjøfolk begår forsettelige utslipp, men det vil også kunne være lettere å protestere mot et driftsopplegg som ikke er forsvarlig. Hvis trusselen om straff er reell, vil nødvendigvis sjøfolk ha en sterk egeninteresse i at rederiet legger opp til miljøsikker drift.

### 3.5 Straffansvar for andre som arbeider om bord

”Andre som har sitt arbeide om bord” kan straffes med bøter eller fengsel inntil 1 år, hvis de overtrer sin plikt til å hindre at det skjer forurensning, jfr. § 66. Bestemmelsen er en delvis videreføring av straffeloven § 427. Begrunnelsen for bestemmelsen er at et slikt straffebud kan virke preventivt: ”For mange er terskelen for å slippe ut søppel eller annet avfall fra skipet lav, fordi det stort sett ikke får noen synbare følger; ingen mennesker eller gjenstander blir direkte skadet ved det”. Det blir derfor påpekt at straffansvar kan virke ”motiverende til å overholde regelverket”.<sup>80</sup>

Straffansvaret følger av plikten de har etter § 38 å hindre at det skjer forurensning og utslipp, se kapittel 3.3.3. Som jeg bemerket er denne plikten mindre omfattende enn skipsførers plikt, og ikke alle om bord har like stort ansvar. I forarbeidene blir det påpekt at

---

<sup>80</sup> NOU 2005: 14 s.179

særlig maskinsjefens medvirkningsplikt er omfattende. ”Måten driften av maskineriet og tekniske innretninger knyttet til maskineri,..., vil i en del tilfeller være direkte eller medvirkende årsak til ulovlig forurensning.”<sup>81</sup>

I Rt. 1983 s. 965 kom retten frem til at de ”domfeltes ansvar måtte vurderes som omtrent likeverdig”. Retten begrunnet dette med at skipsfører hadde et ”overordnet ansvar både når det gjaldt føring av oljedagboken og utslippet”, mens overstyrmannen ”direkte stod for utslippet og førte tilsyn med dette”. Det var også overstyrmannen som skulle ha ført oljedagboken. Denne avgjørelsen ble riktignok løst på bakgrunn av sjødyktighetsloven og strl. § 427, som ikke hadde differensiert straffenivå med hensyn til hvem som hadde begått overtredelsen, men vurderingen av ansvaret har relevans også etter skipssikkerhetsloven.

Skipsfører har hovedansvaret etter skipssikkerhetsloven, med unntak av rederens ansvar, men verken forarbeider eller loven gir støtte for at det skal foretas en strengere vurdering mht strafferammen. Loven gir kun *en mulighet* for domstol og påtalemyndighet å ilegge strengere straff utover ett år for skipsfører. Dommen viser at man i vurderingen av denne må ta i betraktning flere forhold, og hvem som har de faktiske arbeidsoppgaver er relevant herunder. I likhet med skipsfører er skyldgraden grov uaktsomhet eller forsett, og det stilles krav til at man har overtrådt sin plikt vesentlig.

Jeg har i dette kapittel redegjort for skipssikkerhetslovens regler, herunder sjøfolks plikt til å unngå ulovlig oljesøl, straffansvar, og til en viss grad hvordan den forholder seg til internasjonale bestemmelser. Jeg vil nå gå over til å diskutere hvordan EUs direktiv om forurensning fra skip, forholder seg til skipssikkerhetslovens regler.

---

<sup>81</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s.139

## 4 EUs direktiv om forurensning fra skip

### 4.1 Innledning om direktivet

Oppgavens tema er høyst aktuelt, ikke bare på bakgrunn av skipssikkerhetsloven som trådte i kraft 2007, men også fordi EU i 2003 la frem et forslag til et direktiv om forurensning fra skip og sanksjoner ved overtredelse, ”Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/35/ EF” som ble vedtatt av EU 7. juni 2005. Dette direktivet trådte i kraft i EU-landene fra 2. mars 2008 og er foreløpig under vurdering av EØS/EFTA-landene. Miljøverndepartementet hevder at direktivet er ”ventet å bli tatt inn i EØS-avtalen i løpet av kort tid.”<sup>82</sup>

I følge kommisjonens forslag, dansk utgave, var bakgrunnen for direktivet en rekke ulykker, særlig Prestiges forlis i november 2002 og Erikas i desember 1999.<sup>83</sup> Samtidig ønsket man å få bukt med forsettelige oljeutslipp fra skip, herunder tankrensing og fjerning av oljerester. I kommisjonens forslag blir det fremhevet at disse utslippene ”finder stadig sted i vid utstrækning, også i medlemslandernes kystfarvande”. Det understrekes at sanksjoner for miljøkriminalitet er av særlig betydning i relasjon til forurensning fra skipsfart, ”eftersom de internationale erstatningsansvarsregler i tilfælde av forurensning fra skibe slet ikke har den nødvendige afskrækkende virkning”. Ved å innføre dette direktivet ønsket EU at lovgivningen på området komplimenteres og at håndhevelsen av reglene harmoniseres.<sup>84</sup> Dette er også nedfelt i formålet til direktivet, jfr. artikkel 1.

### 4.2 Direktivets regler om forsettelig oljesøl og anvendelsesområde

Det fremgår av artikkel 2 i direktivet, at om et utslipp er ulovlig eller ei avgjøres på grunnlag av MARPOL 73/78. Jeg henviser til oppgavens del 2.2 om disse utslippsreglene. I forslaget til direktivet fremgår at fordelene med MARPOL er at den brukes over hele verden, av alle medlemsstatene og at kravene er så strenge at det ikke er behov for å

---

<sup>82</sup> Miljøverndepartementet v/ Marit Solheim. E-post. 21/10/2008

<sup>83</sup> KOM(2003) 92 s.2

<sup>84</sup> KOM(2003) 92 s.4



skjerpe dem.<sup>85</sup> Som tidligere nevnt tillates generelt ikke mer enn 15 ppm. olje i vannblandingen ved utslippet. Det fremheves at anvendelse av MARPOL-konvensjonen også innebærer den fordel at de har juridisk gyldighet utenfor medlemsstatenes territorialfarvann, se oppgavens del 2.3.2 og 2.3.3.

Anvendelsesområdet følger av artikkel 3. Her fremgår at direktivet skal anvendes i overensstemmelse med folkeretten i indre farvann, territorialfarvannet, i den eksklusive økonomiske sone og det åpne hav. Videre fremgår at direktivet får anvendelse på alle skip, uansett flagg, men at krigsskip og andre skip som eies av en stat er unntatt. Dette følger allerede av folkeretten, jfr. FNs Havrettskonvensjon art. 32.

#### 4.3 Direktivets regler om håndhevelse og straff

Håndhevelsesadgangen fremgår av artiklene 6 og 7 og bygger på Havrettskonvensjonens regler om havnestatsprinsippet og kyststatsprinsippet. I artikkel 6 blir det bestemt at om et skip som befinner seg i en havn eller offshore-terminal i en medlemsstat, og det foreligger mistanke eller opplysninger om at utslipp er skjedd, kan man foreta inspeksjon av skipet. Etter artikkel 7 litra a blir det bestemt at hvis skipets neste anløpshavn er i en annen medlemsstat, *skal* (min uthevning) de gjeldende medlemsstater, altså kyststaten og havnestaten, samarbeide om den kontrollen som følger av artikkel 6. Etter litra b blir det bestemt at hvis skipets neste anløpshavn er utenfor EU, skal medlemsstaten ta nødvendige skritt for å sikre at skipets neste anløpshavn er underrettet om det påståtte utslipp. Medlemsstaten skal også anmode om å treffe passende tiltak.

Etter Havrettskonvensjonen art 220 (6) er samarbeidet statene imellom en rettighet og ikke en plikt, noe som gjør regelen langt mindre effektiv. Se i denne retning også juridisk litteratur.<sup>86</sup> På grunnlag av dette mener jeg art. 7 i direktivet gir viktige presiseringer av

---

<sup>85</sup> KOM(2003) 92 s.7

<sup>86</sup> Frank. *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea* (2007) s. 253

prinsippet i Havrettskonvensjonen, og det er viktig at skipets neste anløpshavn samarbeider og er villig til å treffe tiltak. Hvis ikke dette samarbeidet på tvers av landene fungerer, vil nødvendigvis skipet velge å gå til en havn, hvis stat de ikke har foretatt regelbrudd. Dette er også fremhevet i forslaget til direktivet.<sup>87</sup>

Etter direktivets artikkel 4 skal utslipp som begås forsettelig, hensynsløst eller grovt uaktsomt betraktes som ulovlige handlinger, og etter artikkel 8 skal medlemsstatene sikre at overtredelsene blir belagt med sanksjoner som står i rimelig forhold til overtredelsen, og har avskrekkende virkning. Dette kan omfatte både administrative og strafferettslige sanksjoner. Etter annet ledd i art. 8 kan disse anvendes overfor ”enhver” som er ansvarlig. Etter ledd 7 i forordet fremgår at enhver her også omfatter lasteeieren, klasseselskapet og andre involverte personer. Det er derfor ikke tvilsomt at skipsfører og andre som arbeider om bord skipet omfattes av direktivet.

Art. 9 skal sørge for at direktivet anvendes i overensstemmelse med folkeretten, og uten formell eller reel forskjellsbehandling av fremmede skip. Det betyr bl.a. at FNs Havrettskonvensjon art. 230 vil begrense muligheten for bruk av fengselsstraff.

#### 4.3.1 Foreslåtte endringer – KOM(2008) 134

Direktiv 2005/35/EF inneholder *ikke* bestemmelser om straffnivå m.v. Slike bestemmelser fulgte opprinnelig av rådsbeslutning 2005/667/RIA, om å styrke det strafferettslige rammeverket for håndhevelse av regelverket mot forurensning fra skip. Denne rådsbeslutningen, som var svært omstridt og kontroversiell, er senere satt til side av EF-domstolen i sak C-440/05. EU-kommisjonen la derfor frem og foreslo 11. Mars 2008, i ”KOM(2008) 134”, at bestemmelser om strafferett tas inn i selve direktivet. Det er i følge Miljøverndepartementet usikkert om disse endringene, skulle de bli vedtatt, vil gjelde tilsvarende i EØS-avtalen. EØSU, Det Europeiske Økonomiske og Sosiale Utvalg, støtter

---

<sup>87</sup> KOM(2003) 92 s.8

forøvrig endringene,<sup>88</sup> og i det følgende forutsetter jeg at de blir tatt inn i direktivet og får EØS-relevans.

Formålet med endringene er i følge kommisjonens forord, dansk utgave, rettet mot de sjeldne tilfellene av forurensning, hvor operatørens atferd anses uakseptabel og skal pålegges strafferettslige sanksjoner.<sup>89</sup> Det blir også påpekt at kvalitetsoperatører vil dra nytte av dette system, siden det vil gjøre det mulig effektivt å stille mindretallet som ødelegger skipsfartens image til ansvar. Selv om flere medlemsstater har styrket de strafferettslige sanksjonene, herunder Norge, ønsker ikke kommisjonen at det oppstår ”tilflugdssteder”.<sup>90</sup>

Endringene som er blitt foreslått, vil føre til at enhver uttømming i alle de områder som er opplistet i artikkel 3 i 2005/35/EF, betraktes som straffbare handlinger, hvis de begås ”forsettelig, hensynsløst eller grovt uaktsomt”, jfr. forslag til art 4. Etter art. 4 annet ledd skal også medvirkning være straffbar. Det er presisert i forslagetets begrunnelse at ”enhver udtømming” skal være straffbar, men samtidig sies det at definisjonen av ”straffbar handling” fremgår av artikkel 2 i 2005/667/RIA.<sup>91</sup> I den annullerte rammeavtalen fremgår at ”i mindre alvorlige sager, hvor den begåede handling ikke volder større skade på vandkvaliteten, kan medlemsstaten indføre en anden type sanktioner” enn straff, jfr. art. 2, og art. 4 nr 2. Det er også foreslått innsatt en art 5a.<sup>92</sup> Her blir det bestemt at medlemsstatene treffer nødvendige tiltak for å sikre at de handlinger som omfattes av artikkel 4, kan straffes med strafferettslige sanksjoner overfor fysiske personer.

---

<sup>88</sup> EØSU/2008/1516

<sup>89</sup> KOM(2008) 134 s.2

<sup>90</sup> KOM(2008) 134 s.3

<sup>91</sup> KOM(2008) 134 s.6

<sup>92</sup> KOM(2008) 134 s.10

#### 4.4 Implikasjoner 2005/35/EF med foreslåtte endringer vil innebære for norsk rett

I dette kapitlet vil jeg se på forholdet mellom skipssikkerhetsloven og 2005/35/EF med foreslåtte endringer. I motsetning til forordninger er det opp til medlemsstatene å bestemme form og midler for gjennomføringen.<sup>93</sup> Inneholder allerede skipssikkerhetsloven de samme regler som direktivet, er det tilstrekkelig å konstatere harmoni. 2005/35/EF er dessuten et minstedirektiv, dvs. at det ”ikke er til hinder for at medlemsstatene anvender strengere bestemmelser til bekjempelse av forurensning i overensstemmelse med folkeretten”, jfr. artikkel 1 andre ledd.

Det følger av direktivets artikkel 3 at EU tilsikter et bredt anvendelsesområde, hvor de til fulle utnytter prinsippene i folkeretten. Skipssikkerhetslovens anvendelsesområde fremgår av § 3 og er noe snevrere. Som jeg henviste til i oppgavens del 3.1 får loven kun anvendelse overfor utenlandske skip i norsk territorialfarvann, økonomisk sone eller på kontinentalsokkelen. Det vil si at et utslipp begått på det åpne hav av et utenlandskregistrert fartøy ikke kan håndheves i Norge, selv om skipet senere anløper norsk havn. Det følger av oppgavens del 2.3.2 at Havrettskonvensjonen åpner for dette. I forarbeidene til skipssikkerhetsloven går det frem at man vurderte å utvide det geografiske området til også å innbefatte det åpne hav: ”Utvalget har funnet det noe drastisk å fastslå generelt at skipssikkerhetsloven skal få generell anvendelse på utenlandske skip, selv om det tas forbehold om at dette bare gjelder med de begrensninger folkeretten oppstiller.”<sup>94</sup> I stedet gav man i § 3 tredje ledd hjemmel til å fastsette i forskrift ”om lovens anvendelse for utenlandske skip, også utenfor de nevnte områdene, så langt folkeretten tillater det”. Denne forskriften var nettopp ment med tanke på en senere implementering av EU-direktivet. Når direktivet tas inn i EØS-avtalen, må denne regelen altså reguleres ved forskrift for å komme i overensstemmelse med direktivet.

---

<sup>93</sup> Sejersted. *EØS-rett* (2004) s.48

<sup>94</sup> NOU 2005:14 s.82

I likhet med skipssikkerhetsloven § 65 krever direktivet at handlingene er begått enten forsettelig eller grovt uaktsomt for at straff skal kunne ilegges. I direktivet har man i tillegg bestemt at ”hensynsløs” overtredelse skal kunne strafflegges, men alminnelig språkbruk tilsier at dette er en enda strengere norm enn ”grovt uaktsomhet”, nært opp imot forsett. Man har for øvrig ikke definert begrepene nærmere, og i saken C-308/06 bestred flere mektige skipsfartsorganisasjoner, bl.a. Intertanko, gyldigheten av direktivet.

Anførselen om at direktivet var i strid med Havrettskonvensjonen og MARPOL ble ikke vurdert, siden EU ikke anså seg forpliktet av disse konvensjonene. Innsigelsen om at ”grovt uaktsomhet” ikke tilfredstilte kravene til ”legal certainty”, ved at man unnlot å definere begrepet nærmere, ble derimot vurdert av retten. Til dette uttalte retten at begrepet allerede var i bruk i de respektive medlemsland, og at det vanskelig lot seg gjøre å definere dette nærmere, siden termen kan benyttes i et utall forskjellige situasjoner. I tråd med medlemslandenes rett ble det likevel uttalt at ”grovt uaktsomhet” refererte til at den ansvarlige hadde begått et åpenbart (*patent*) brudd på sine plikter, som han ”kunne eller burde ha unngått tatt i betraktning hans kunnskap, evner og de særlige forhold som gjorde seg gjeldende”.<sup>95</sup> Ut ifra rettens uttalelse utleder jeg at direktivets krav til grovt uaktsomhet samsvarer med skipssikkerhetsloven og norsk rett for øvrig, se oppgavens kapittel 3.4.2. Som påpekt av retten i avsnitt 78 kommer imidlertid definisjonen av dette begrepet å følge av medlemsstatenes lovgivning, siden direktivet som nevnt ikke definerer dette begrepet noe nærmere.

Som angitt ovenfor inneholder ikke lenger direktiv 2005/35/EF bestemmelser om straffenivå, og etter artikkel 8 kan sanksjonene som ilegges på grunn av overtredelse omfatte både administrative og strafferettslige sanksjoner. Slik direktivet ser ut nå, uten endringer, er det derfor opp til medlemsstatene å implementere MARPOLs art. 4, som bestemmer at sanksjonene skal ha tilstrekkelig preventiv effekt. Dette var imidlertid ikke EUs intensjon med direktivet, og derfor har man, se del 4.3.1 i oppgaven, foreslått at alle

---

<sup>95</sup> C-308/06 avsnitt 73-77

utslipp skal anses som straffbare handlinger *med unntak* av ”mindre alvorlige saker, hvor den begåede handling ikke volder større skade på vandkvaliteten”. Går disse *foreslåtte* endringene lenger enn skipssikkerhetslovens regler om straff for ulovlige utslipp?

Også skipssikkerhetsloven forholder seg til de utslippsreglene som fremgår av MARPOL, men stiller krav til vesentlighet for at straff skal kunne ilegges, se kapittel 3.4.2.2. Det ble her bemerkt at forarbeidene ikke stiller så strenge krav til vesentlighet som ordlyden i lovteksten gir uttrykk for. Det virker heller ikke helt klart hvor grensen mellom straffverdige og ikke-straffverdige handlinger skulle trekkes. I kommisjonens forslag, lest sammen med den annullerte rammeavtalen, har man i stedet snudd problemstillingen. Straff er hovedregelen for overtredelser, og man har gjort unntak for mindre straffverdige overtredelser. En alminnelig tolkning av ordlyden i art 2<sup>96</sup> tyder på at dette kun er snakk om utslipp som i liten grad overstiger MARPOL-reglene. Støtte for at straff er sanksjonsformen som i hovedsak skal ilegges, finner jeg også i forordet til forslaget. Det blir her bemerkt: ”Sanksjonssystemet ifølge direktiv 2005/35/EF implementerer kun gradvis... MARPOL. For å sikre at sanksjonene er tilstrekkelig strenge til å motvirke overtredelse som foreskrevet i artikkel 4 ledd 4, i MARPOL-konvensjonen, skal sanksjonene styrkes, så det sendes ut et sterkt signal med mye større avskrekkende virkning til potensielle lovovertridere.”<sup>97</sup>

Som jeg bemerkt i kapittel 3.4.2.2 stiller imidlertid ikke MARPOL-konvensjonen krav om straff, kun at sanksjonene som ilegges skal ha tilstrekkelig preventiv effekt. I forarbeidene til skipssikkerhetsloven ble det som nevnt konkludert med at administrative sanksjoner ikke kunne være i strid med konvensjonen. EU-kommisjonen ser ut til å ha et annet synspunkt, og mener at straff bør kunne ilegges skal det ha tilstrekkelig ”avskrekkende virkning”. I tillegg til den avskrekkende virkningen blir det i forordet også fremhevet at; ”strafferettslig etterforskning og rettsforfølging og rettslig samarbeid mellom medlemsstatene kan være

---

<sup>96</sup> 2005/667/RIA

<sup>97</sup> KOM(2008) 134 s.3

av avgjørende betydning og mer virkningsfullt enn administrative tiltak”.<sup>98</sup> Av forslagets artikkel 1(7) fremgår dessuten at nåværende artikkel 8, som gir medlemsstatene rett til å treffe både administrative og strafferettslige sanksjoner, utgår. Selv om ikke dette fører til at alle utslipp skal anses straffbare etter kommisjonens forslag, foreligger det ikke tvil, argumentene ovenfor tatt i betraktning, om at listen for straff er lagt vesentlig lavere enn det som fremgår av ordlyden i skipssikkerhetsloven § 65, jfr. § 69.

Foreligger motstrid? Tatt i betraktning 2005/35/EF er et direktiv, er det ikke gitt at det foreligger motstrid. Som tidligere nevnt er det opp til medlemsstatene å gjennomføre direktivet i lovverket, og ofte er kravene såpass skjønnsmessige at statene gis en viss skjønnsmargin.<sup>99</sup> Det fremgår imidlertid av forslagets forord at det ”på fellesskapsnivå fastsettes en minimumsstandard for når det er tale om straffbare handlinger” Det blir også påpekt at det er ”viktig at medlemsstatene har samme oppfattelse av hvilke former for havforurensning som utgjør straffbare handlinger”.<sup>100</sup> Det er ikke tvilsomt at direktivet ikke gir medlemsstatene en skjønnsmargin på dette punkt, og at lik oppfattelse av hva som utgjør et straffbart utslipp er selve hovedformålet med endringene.

Subsidiært oppstår så spørsmålet om motstriden kan tolkes bort, ved at man tolker skipssikkerhetsloven § 65, jfr. § 69 til også å omfatte mindre vesentlige utslipp, som NOU'en til dels gir uttrykk for, slik at den kommer i overensstemmelse med direktivets forslag. EF-domstolen har imidlertid oppstilt visse ulovfestede krav: ”Direktiv må gjennomføres på en slik måte at det fremstår klart for borgerne hvilke rettigheter og plikter det medfører, slik at de kan forutberegne sin rettsstilling.” Det er heller ikke anledning til å ”vedta en vag og generell lov, og så la de nærmere reglene fremgå av forarbeidene.”<sup>101</sup>

---

<sup>98</sup> *ibid* s.3

<sup>99</sup> Sejersted. *op. cit.* s.48

<sup>100</sup> KOM(2008) 134 s.5

<sup>101</sup> Sejersted. *op. cit.* s.49

Siden dette direktivet vil få betydning for sjøfolks straffansvar, bør det stilles strikte krav til at nasjonal lovgivning er tilstrekkelig klar. Etter min mening er skipssikkerhetsloven § 65, jfr. § 69 krav om vesentlighet, i strid med definisjonen av straffbar handling som fremgår av kommisjonens forslag. Min oppfatning er at det må lovendring til. Det blir opp til departementet hvordan de vil forholde seg til denne motstriden. Miljøverndepartementet uttalte følgende angående spørsmålet: ”Vi kan dessverre ikke kommentere forholdet mellom forslag til endringer i direktivet og skipssikkerhetsloven på dette tidspunktet da dette spørsmålet ikke har blitt vurdert nasjonalt ennå.”<sup>102</sup>

Hvilken strafferettslig stilling får så skipsfører og andre sjøfolk etter dette direktiv? I kapittel 4.3 bemerket jeg at både skipsfører og andre sjøfolk får ansvar etter direktivet. I motsetning til skipssikkerhetsloven blir det ikke bestemt at skipsfører har større ansvar enn de andre som arbeider om bord. Dette kan imidlertid sies å følge av kravet om at handlingen skal være begått forsettelig eller grovt uaktsomt. For at grov uaktsomhet skal foreligge må den ansvarlige ha brutt en plikt, og skipsfører har som øverste myndighet om bord flest plikter, størst ansvar. Direktivet er uansett ikke til hinder for at man i nasjonal lovgivning anvender strengere regler for de med størst ansvar om bord.

Som nevnt utgår artikkel 8 i kommisjonens forslag til endringer. De har isteden foreslått innført artikkel 5a som omhandler fysiske personers straffansvar. Av artikkel 5a fremgår at medlemsstatene må sikre at fysiske personer, dvs. skipsfører og andre sjøfolk, kan ilegges straff. I likhet med artikkel 8 stilles krav om at de strafferettslige sanksjonene er effektive, rimelige og har avskrekkende virkning. Forslaget inneholder dog ikke krav til strafferammer og sanksjonstyper, slik 2005/667/RIA gjorde. Kommisjonen forholder seg dermed til dommen i saken c-440/05, som tyder på at EU ikke overnasjonalt kan vedta strafferammer og sanksjonstyper. Dr Peter Pagh stiller seg positiv til avgjørelsen: ”Der er betydelige forskelle mellom det strafferetlige sanksjonsnivå og de sanksjonstyper, som de

---

<sup>102</sup> Miljøverndepartementet v/ Marit Solheim. E-post. 27/10/2008



enkelte medlemsland anvender...”<sup>103</sup> Han mener derfor det ikke er hensiktsmessig å tilstrebe en felles europeisk ordning for utmåling av strafferettslige sanksjoner for miljøovertrædelser.

Bestemmelsen som er foreslått, artikkel 5a, er såpass vag og skjønnsmessig at det i realiteten blir opp til medlemsstatene å avgjøre om straffen som kan ilegges har tilstrekkelig preventiv effekt. Skipssikkerhetsloven utvidet strafferammen betraktelig fra sjødyktighetsloven med hensyn til ulovlige utslipp og har en maksimal fengselstraff på to år. I tillegg kan man anvende bøter. Det er ikke fastsatt noe nærmere i lov eller forskrift om bøtenivå, men loven åpner for at domstolen og påtalemyndigheten vil kunne legge seg på et rimelig og effektivt nivå i forhold til utslippets størrelse. Etter min mening er skipssikkerhetsloven her i full overensstemmelse med direktivet, og at den har tilstrekkelig preventiv effekt. Det er dog avgjørende at påtalemyndighet og domstol følger opp det straffenivå skipssikkerhetsloven legger opp til.

#### 4.5 Bidrar 2005/35/EF til økt kriminalisering?

EU-direktivet fikk tidlig kritikk for at det bidro til økt kriminalisering. EU har fått kritikk for dette fra flere hold, spesielt skipsnæringen og enkelte land, blant dem Hellas og Malta, har reist bekymring for at dette bidrar til kriminalisering av sjøfolk.<sup>104</sup> Man kan selvfølgelig hevde at disse kun representerer en side av sjøfarten som fronter store økonomiske interesser. Men også i juridisk litteratur har det vært rettet kritikk mot direktivet: Dr. Aleka Mandaraka-Sheppards kritikk skinner igjennom i hennes behandling av direktivet.<sup>105</sup> Hun er spesielt kritisk til bruken av skyldgraden grov uaktsomhet og

---

<sup>103</sup> Pagh. *EF-dom om strafferammer for miljølovsovertrædelser: - hverken en overnational eller mellomstatslig kompetence* (2008) s.12, 13. [Lest i Westlaw, Danmark 15.10.2008]

<sup>104</sup> Frank. *op. cit.* s.249, 254

<sup>105</sup> Mandaraka-Sheppard. *Modern Maritime Law* (2007) s.1007-11

hevder direktivet: "will have serious consequences upon seafarers who may be detained on a presumption of criminal negligence".

Mandaraka-Sheppard henviser videre til Professor Mukherjee som synes å dele hennes forståelse av direktivet.<sup>106</sup> Begge utelukker strategisk nok EU-direktivets art 9 i sin drøftelse. Direktivets bestemmelser må forstås på bakgrunn av art 9 og tolkes innskrenkende, slik at medlemsstatene *ikke* bryter internasjonal rett.

Veronica Frank er ikke like kategorisk i sin vurdering, og hevder at direktivet i all hovedsak synes å være i overensstemmelse med internasjonal rett og FNs Havrettskonvensjon. Hun bemerker dog at anvendelsen av direktivet overfor utenlandske skip *kan* (min utheving) føre til noen juridiske problemer.<sup>107</sup>

I gjennomgangen av EU-direktivet sett opp imot skipssikkerhetsloven, har jeg kommet frem til at direktivet er noe strengere med hensyn til hva som skal anses som straffbart utslipp, men at det ellers ikke skiller seg nevneverdig ut fra norsk lov. Formålet er, slik jeg ser det, ikke å bidra til økt kriminalisering, men derimot en tydeliggjøring av *hva* som skal anses straffbart og sørge for at utslippsreglene blir overholdt. Jeg er enig i EU at dette gjøres best på et overnasjonalt plan, slik at man unngår at det dannes fristater og konkurransevridding.

Det er fortsatt opp til medlemsstatene å ilegge straff, og ellers anvende straffelovsregler og straffehåndhevningsregler i henhold til internasjonal rett, herunder sikre at kravene til Menneskerettighetskonvensjonen og Havrettskonvensjonen er oppfylt. Jeg ser ikke, slik Mandaraka-Sheppards påpeker, at direktivet vil få følger for sjøfolks rettssikkerhet. Som EU viser til er bruken av grov uaktsomhet som skyldgrad allerede i bruk i medlemsstatenes rett. Inntil skipssikkerhetsloven trådte i kraft, straffet Norge sågar for de rent uaktsomme utslipp, dog med de begrensninger som følger av Havrettskonvensjonen. Man kan

---

<sup>106</sup> Mukherjee. *Criminalisation and Unfair treatment: The seafarers perspective* s.7. Lesedato 5/11/2008: <http://www.comitemaritime.org/Capetown/pdf/11.pdf>

<sup>107</sup> Frank. *op. cit.* s 254

selvfølgelig ikke garantere for at det ikke oppstår tvister vedrørende forholdet til internasjonal rett, men artikkel 9 i direktivet skal sørge for at internasjonal rett ikke blir brutt.

## 5 Oppsummering og konklusjon

Som jeg refererte til i 1.2 er det antatt at ulovlige oljeutslipp er den viktigste enkeltårsaken til forurensning av vårt maritime miljø, og at HELCOM registrerte hele 238 ulovlige utslipp i Østersjøen i 2007. Dette skjer til tross for at Østersjøen er klassifisert som *special area* etter MARPOL reg. 10 og IMO har godkjent mottaksfasilitetene for oljeavfall i dette området, se oppgavens del 2.2.1.2. I del 1.2 nevnte jeg at utilstrekkelig tilgang på avfallsdeponier, ble fremført som en av årsakene til forsettelig utslipp. Statistikken fra HELCOM viser at man neppe blir kvitt problemene ene og alene ved å plassere ut flere avfallsdeponier. HELCOM er likevel fornøyd med at stadig flere skip ser ut til å levere oljerestene i land.<sup>108</sup>

Kystverket hevder på sin side at ulovlige utslipp er et område det er behov for ytterligere kunnskap, siden det er vanskelig å fastslå hvor mye hvert enkelt skip slipper ut, og hvor mye som totalt slippes ut.<sup>109</sup> Som nevnt i 2.2.1.3 konkluderte de i samme rapport at MARPOLs utslippsregler var tilstrekkelig strenge og at teknologiutvikling ville ha mindre betydning. Også EU oppfatter utslippsreglene etter MARPOL som tilstrekkelig strenge, se del 4.2. Utenlandske sjøfolk vet dessuten at de må tilfredsstille kravene i MARPOL om de ønsker å operere i EU, hvis ikke kan de bli straffet.<sup>110</sup>

I og med annulleringen av rammeavtalen 2005/667/RIA opererer ikke lenger direktivet 2005/35/EF med felles strafferammer for hele EU. Blir endringene foreslått i KOM(2008) 134 vedtatt, innebærer dette i følge forslaget artikkel 1 fjerde ledd at 2005/35/EF får en ny artikkel 5a. Den sier at sjøfolk kan straffes med strafferettslige sanksjoner som er effektive, rimelige og har avskrekkende virkning, og etter forslaget artikkel 1 tredje ledd skal i hovedsak alle utslipp som begås forsettelig eller grovt uaktsomt betraktes som straffbare handlinger.

---

<sup>108</sup> Helcom. *op. cit.* (note 12)

<sup>109</sup> Kystverket. *op. cit.* (note 24) s.47

<sup>110</sup> Frank. *op. cit.* s.254

I sammenligningen av direktivet opp imot skipssikkerhetsloven, kom jeg frem til at kravet til vesentlighet etter skipssikkerhetsloven § 65, jfr. § 69 var i strid med forslaget artikkel 1 tredje ledd, siden KOM(2008) 134 ikke opererte med et slikt krav. Kravene som forslaget stilte til de strafferettslige sanksjonene var derimot så skjønnsmessige og vage at det her ikke forelå noen motstrid, se oppgavens del 4.4.

Skipssikkerhetsloven øker straffenivået betraktelig i forhold til sjødyktighetsloven, men innebærer også avkriminalisering, siden man etter skipssikkerhetsloven stiller krav om grov uaktsomhet og vesentlig overtredelse. Som jeg redegjorde for i 3.4.2.4 er straffenivået betenkelig lavt i praksis, og jeg mener, i likhet med EU, at det er viktig at straffene som ilegges har tilstrekkelig preventiv effekt. Med tanke på at sjøfolk kan foreta disse utslippene i det skjulte, fremstår dette argument som spesielt viktig. Forurenseren ble bare identifisert i kun 7 av de totalt 238 ulovlige utslippene som ble observert i Østersjøen i 2007.<sup>111</sup>

I tråd med dette er det samtidig viktig at domstol og påtalemyndighet ikke overser muligheten til å ilegge sjøfolk straff. Selv om man kan ilegge betraktelig høyere bøter overfor rederiene, fremstår etter min mening straff som et viktig incitament for at sjøfolk skal overholde sine plikter. Dette ble også påpekt i forarbeidene som en av årsakene til at man ønsket å straffeforfølge sjøfolk for ulovlige utslipp, se nærmere 3.5. Antall utslipp viser som sagt at det fremstår som litt for enkelt for sjøfolk å slippe ut olje i sjøen. Det er derfor av betydning at skipssikkerhetslovens regler om straff for sjøfolk ikke fremtrer som tomme trusler. Sanksjonsutvalget uttrykker på et generelt grunnlag at straffebestemmelser som i liten grad eller ikke i det hele tatt blir håndhevet, både er ”samfunnsmessig uheldig og svekker respekten for straff”.<sup>112</sup>

---

<sup>111</sup> Helcom. *op. cit.* s.3

<sup>112</sup> NOU 2003:15 s.19

Ved ileggelse av straff overfor sjøfolk må domstol og påtalemyndighet sørge for at de grunnleggende rettigheter fastsatt i Havrettskonvensjonen og Menneskerettighetskonvensjonen blir overholdt. Som Mukherjee påpeker, ønsker vi ønsker selvfølgelig ikke en tendens i retning av at sjøfolk blir fremstilt som sydebukker (*scapegoats*) for rene uhell, når det i realiteten er rederiet som er de ansvarlige.<sup>113</sup>

I tillegg til de overnevnte synspunkter er det avgjørende at stater, og i første omgang EU-stater, viser evne til å samarbeide for å identifisere og pågripe forurensere. Etter artikkel 7 litra a i 2005/35/EF blir det som nevnt bestemt at hvis skipets neste anløpshavn er i en annen medlemsstat, skal de gjeldende medlemsstater, altså kyststaten og havnestaten, samarbeide om den kontrollen som følger av artikkel 6. Som uttalt i 2.3.3 har kyststaten begrenset jurisdiksjon om skipet befinner seg i transitt, og retten til uskyldig gjennomfart må som den klare hovedregel respekteres. Klarer man imidlertid å oppnå et effektivt samarbeid, kan neste stat foreta havneinspeksjon. Etter Havrettskonvensjonens art. 218 har kyststaten jurisdiksjon, selv om forurensningen har inntrådt på det åpne hav, og blir 2005/35/EF tatt inn i EØS-avtalen må Norge utnytte denne jurisdiksjonsmuligheten.

I 2.3.2 påpekte jeg at havneinspeksjon fremstår som et viktig tiltak for å avdekke forurensning. USAs praksis på dette området indikerer også at grundig inspeksjon av oljedagbøker og forurensningsutstyr, er en særlig effektiv måte å oppdage og hindre ulovlig oljesøl, og kanskje enda mer effektiv enn bruk av radar- og flyovervåkning.<sup>114</sup>

Jeg mener at en effektiv utnyttelse av de tiltak nevnt ovenfor vil kunne føre til reduksjon i antall ulovlige oljeutslipp. Statistikken fra HELCOM viser riktignok en nedadgående trend;

---

<sup>113</sup> Mukherjee. *op. cit.* s.6 (Mukherjee hevder i sin artikkel at sjøfolks rettssikkerhet blir stilt på prøve i flere land. Jeg har i denne oppgaven valgt å se utenom denne problemstillingen, siden jeg i all hovedsak har vurdert sjøfolks straffeansvar etter norsk rett. Det er *ingen* holdepunkter for at man ser denne tendensen i Norge eller de skandinaviske land, snarere tvert imot.)

<sup>114</sup> Udell *Criminal enforcement of deliberate vessel pollution. op. cit.* (note 1) s.182

i 1989 ble det registrert hele 763 ulovlige utslipp, mens det i årene 2003-2008 aldri har vært høyere enn 293 (2004) registrerte, ulovlige utslipp.<sup>115</sup>

Det er likevel en lang vei mot MARPOLs mål, som er slått fast i forordet i konvensjonen, om null, forsettelige oljeutslipp.

---

<sup>115</sup> Helcom. *op. cit.* s.7

## 6 Litteraturliste

### Bøker

Andenæs, Johs og Magnus Matningsdal og Georg Fr. Rieber-Mohn *Alminnelig strafferett*. 5. utg. Oslo, 2004.

Brubaker, Douglas *Marine pollution and international law : principles and practice*. London, 1993.

Frank, Veronica *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea*. Leiden, 2007.

*EØS-rett*. Frederik Sejersted ... [et al.]. 2. utg. Oslo, 2004.

Kirchner, Andree *International Marine Environmental Law : institutions, implementation and innovations / edited by Andree Kirchner ; GAUSS Institute for Environmental Protection and Safety in Shipping*. The Hague, 2003.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Innføring i sjørett*. 6. utg. Oslo, 2004.

Fleischer, Carl August *Folkerett*. 7. utg. Oslo, 2000.

Høviskeland, Hans Tore og Rune B. Hansen og Jørn Holme. *Hva er miljøkriminalitet?: håndbok i bekjempelse av miljøkriminalitet*. Oslo, 2005.

Kiss, Alexandre og Dinah Shelton *International Environmental Law*. 1. utg. New York, 1991.



Kiss, Alexandre og Dinah Shelton *International Environmental Law*. 3. utg. Ardsley, N.Y., 2004.

Mandaraka-Sheppard, Aleka *Modern Maritime Law: and risk management*. 2. utg. London, 2007.

Ruud, Morten og Geir Ulfstein og Ole Kristian Fauchald *Utvalgte emner i folkerett: metode, miljø, havrett, handel*. Oslo, 1997

Torgersbråten. *Kyststatens jurisdiksjon ved miljøforurensning eller fare for miljøforurensning fra fremmede skip : med hovedfokus på FNs Havrettskonvensjon av 1982*. Oslo, 2006.

*Straffeloven med kommentarer : lov av 22. mai 1902 nr 10 : almindelig borgerlig straffelov*. Redigert av Magnus Matningsdal og Anders Bratholm. 2. Utg. Oslo, 2003

Tyrén. *Forurensningsloven og forskriftene til loven i praksis: kommentarutgave*. 2. utg. Kristiansand, 1997

Wang, Øystein *Forurensningsloven: med kommentarer*. Oslo, 2005

## **Artikler**

Trieschmann, Olaf. *Oil spill issue and the capability of monitoring the problem by remote sensing*. I: Presentation from the world ocean in Globalization: Challenges for marine regions. International conference in Oslo, Norway 21-23. august 2008

Udell, Richard A. *Criminal enforcement of deliberate vessel pollution*. I: Presentation from the world ocean in Globalization: Challenges for marine regions. International conference in Oslo, Norway 21-23. august 2008

### **Nettdokumenter**

Andersen, Jørn Harald S. og Per Knut Vistad. *Overvåking av skipsfarten*. Oslo 1999.

[http://www.okokrim.no/aktuelt\\_arkiv/miljokrim/magasinet/1999-2-3/page15.html](http://www.okokrim.no/aktuelt_arkiv/miljokrim/magasinet/1999-2-3/page15.html)

[Lesedato 1/11/2008]

Helsinki Commission. *Annual 2007 HELCOM Report on Illegal Discharges Observed During Aerial Surveillances*. Helsinki 2008.

<http://www.helcom.fi/stc/files/shipping/spills2007.pdf> [Lesedato 6/11/2008]

International Maritime Organisation. *Crude oil washing*.

[http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic\\_id=306](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=306) [Lesedato 7/11/2008]

International Maritime Organisation. *Special areas under Marpol*.

[http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic\\_id=760](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=760) [Lesedato 20/10/2008]

Kystverket. *Utredning av konsekvenser av skipstrafikk i Norskehavet*. I: Helhetlig forvaltningsplan Norskehavet: Konsekvenser for skipstrafikk. Arendal, mai 2008.

<http://www.dirnat.no/attachment.ap?id=6578> [Lesedato 10/11/2008]

Mukherjee, Proshanto K. *Criminalisation and Unfair treatment: The seafarers perspective*.

Cape Town 2006. <http://www.comitemaritime.org/Capetown/pdf/11.pdf>

[Lesedato 5/11/2008]

Pagh, Peter. *EF-dom om strafferammer for miljølovsovertrædelser: - hverken en overnational eller mellemstatslig kompetence*. I: Ugeskrift for jurister. 2008, 99-1, U.2008B.10. [Lest i Westlaw, Danmark 15/10/2008]

Sjøfartsdirektoratet. *Miljøsynderne observeres fra oven*. 2008.

[http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Navigare/Miljosynderne\\_observeres\\_fra\\_oven/](http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Navigare/Miljosynderne_observeres_fra_oven/)

[Lesedato 7/11/2008]

### **Norske lover og forskrifter**

1814 Kongeriget Norges Grundlov (Grunnloven) av 17. Mai 1814

1902 Almindelig borgerlig strafelov (straffeloven) av 22. mai 1902 nr 10

1903 Lov om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v. (sjødyktighetsloven) av 9. Juni 1903 nr. 7

1981 Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) av 13. mars 1981 nr 6

2003 Lov om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone (territorialfarvannsloven) av 27. juni 2003 nr. 57

2007 Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) av 16.februar 2007 nr 9

1983 Forskrift om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-forskriften) av 16. juni 1983 nr. 1122

### **Norske forarbeider**

Ot. prp. (2005-2006) nr 87 Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

NOU 2003:15 Fra bot til bedring: Et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff

NOU 2005:14 På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning

### **Norske og internasjonale rettsavgjørelser**

Rt. 1983 s. 965

Rt. 1992 s. 1578

Sag C-440/05 Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Rådet for Den Europæiske Union Saml. 2007 side I-09097

Sag C-308/06 The Queen, på vegne af: International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) m.fl. mod Secretary of State for Transport Saml. 2008 side 00000

*United states v. Jho* (No. 06-41749) US Court of Appeals for the Fifth Circuit, USA 30. Juni 2008

### **Konvensjoner**

Wien-konvensjonen                      Wien-konvensjonen om traktatretten, Wien 23. Mai 1969

MARPOL 73/78                      Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip av 2. november 1973 med protokoll fra 17.februar 1978, samt endringer til vedlegg I (*annex I*) av 2004.

Havrettskonvensjonen                      Forente Nasjoners Havrettskonvensjon, Montego Bay 10. desember 1982

## **EU-lovgivning**

Kom (2003) 92 endelig, Kommissionens forslag til Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening

EP/Rdir 2005/35, EF Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser

Rammeavgjørelse 2005/667/RIA, Rådets rammeavgørelse 2005/667/RIA af 12. juli 2005 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe

Kom (2008) 134 endelig, Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser

## **Personlige meddelelser/ intervjuer**

Sjofartsdirektoratet ved Karin Margrethe Vedø. E-post 08/10/2008

Miljøverndepartementet ved Marit Solheim. E-post 21/10/2008 og 27/10/2008

